Der Salzhandel Lüneburgs mit Lübeck bis zum Anfang des 15. ...

Hermann Heineken

HISTORISCHE STUDIEN

VERÖFFENTLICHT

VON

E. EBERING
DR. PHIL.

HEFT LXIII
DER SALZHANDEL LÜNEBURGS MIT LÜBECK BIS ZUM ANFANG DES 15. JAHRHUNDERTS. VON DR. HERMANN HEINEKEN.

BERLIN 1908

Historische Studien
Heft LXIII

Der Salzhandel Lüneburgs mit Lübeck

bis zum Anfang des 15. Jahrhunderts

Von

Dr. Hermann Heineken

BERLIN
Verlag von Emil Ebering
1908

Meinen Eltern

zum 2. November 1908.

Von der vorliegenden Arbeit sind die Einleitung, Kapitel I und Exkurs II bereits im Juni d. Js. als Berliner Dissertation im Druck erschienen.

Wärmsten Dank schulde ich Herrn Geh. Rat Professor Dr. Schäfer in Berlin für die gütige Förderung bei der Ausarbeitung meiner Arbeit und Herrn Stadtarchivar Dr. Reinecke in Lüneburg für die Unterstützung, die er mir bei meinen Vorarbeiten im Lüneburger Archiv und gelegentlichen schriftlichen Anfragen hat zuteil werden lassen.

Inhaltsübersicht.

Verzeichnis von Werken,

die des öfteren in abgekürzter Form und ohne Druckangabe angeführt sind.

Behrens = H. L. Behrens, Topographie des Stecknitzkanals. Hamburg 1818.

Bodemann = Die älteren Zunfturkunden der Stadt Lüneburg, bearbeitet von Ed. Bodemann. Hannover 1883.

Brehmer = W. Brehmer, Zur Vorgeschichte des Stecknitzkanals: Mitteilungen des Vereins für Lüb. Geschichte und Altertumskunde, Heft 1, S. 56 ff.

Bruns = Fr. Bruns, Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik. Berlin 1900. (Hansische Geschichtsquellen. Neue Folge, Band II.)

Bruns, Handelsstrassen = Fr. Bruns, Lübecks Handelsstrassen am Ende des Mittelalters: Hansische Geschichtsblätter, Jahrgang 1896. Leipzig 1897.

Büttner = J. H. Büttner, Genealogie der Lüneburger Adligen Patrizier Familien. Lüneburg 1704.

Detmar = Die Chroniken der niedersächsischen Städte: Lübeck. 2 Bände. Leipzig 1884 und 1899.

Donat. = Donatus, im Lüneburger Archiv befindlich und noch nicht veröffentlicht.[1] Darin sind enthalten Eidesformeln der Sülzbedienten aus dem ersten Viertel des 15. Jahrhunderts, eine Aufzeichnung über das Fährgeld in Lüdershausen aus dersel-

1. W. Reinecke, Das Stadtarchiv zu Lüneburg: Jahresberichte des Museumsvereins für das Fürstentum Lüneburg 1896/98 S. 43 f.

ben Zeit S. XC und eine 'Instruction gen der Wismar verfasset p. D. Husanum' vom Jahre 1577 S. CLXIV.

Falke, Handel = Joh. Falke, Die Geschichte des deutschen Handels. 2 Teile. Leipzig 1859/60.

Gebhardi = L. A. Gebhardi, Bericht von der alten und neuen Verfassung des Lüneburger Salzwesens. 2 Bände. Manuskript im Lüneburger Archiv.

Grautoff = F. H. Grautoff, Chronik des Franziskaner Lesemeisters Detmar etc., herausgegeben von F. H. Grautoff. 2 Bände. Hamburg 1829 f.

Hamb. = Hamburgisches Urkundenbuch, herausgegeben von J. M. Lappenberg. Hamburg 1842.

v. Hammerstein = W. C. C. v. Hammerstein-Loxten, Der Bardengau. Hannover 1869.

Hans. = Hansisches Urkundenbuch. Halle 1876ff.

Hasse = Schleswig-Holstein-Lauenburgische Regesten und Urkunden, bearbeitet und herausgegeben von P. Hasse. 3 Bände. Hamburg und Leipzig 1886-96.

v. Heinemann = O. v. Heinemann, Geschichte Braunschweigs und Hannovers. 3 Bände. Gotha 1882—1892. Hier gemeint der 2. Band.

Hoffmann = M. Hoffmann, Geschichte der freien und Hansestadt Lübeck. Lübeck 1889—92.

HR. = Die Recesse und andere Akten der Hansetage von 1256—1430, bearbeitet von K. Koppmann. 8 Bände. Leipzig 1870—97, zit. HR. I. — Hanserecesse von 1431—1476, bearbeitet von G. v. d. Ropp. 7 Bände. Eb. 1876—1892, zit. HR. II. — von 1477—1530, bearbeitet von D. Schäfer. 7 Bände. Eb. 1881—1905, zit. HR. III.

Is. = Urkundenbuch des Klosters Isenhagen. (Lüneburger Urkundenbuch, Abteilung 5.) Hannover 1870.

Jürgens = O. Jürgens, Geschichte der Stadt Lüneburg, Hannover 1891. (Aus dem Hannoverschen Städtebuch.)

v. Kobbe = P. v. Kobbe, Geschichte und Landesbeschreibung des Herzogtums Lauenburg. 3 Teile. Altona 1836, 37. Hier 2. Teil.

Koppmann = K. Koppmann, Die Landwehr zwischen dem Ratzeburger und dem Möllner See: Hansische Geschichtsblätter, Jahrgang 1894. Leipzig 1895.

Korner = Chronica Novella des Hermann Korner, herausgegeben von J. Schwalm. Göttingen 1895.

Krause = K. E. H. Krause, Erklärendes Wörterverzeichnis der Lüneburger Sülze: Jahrbuch des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung, Jahrgang 1879.

Leverk. = Urkundenbuch des Bistums Lübeck, Teil 1, von W. Leverkus. Oldenburg 1856.

Lib. mem. = Liber memorialis senatus civitatis Luneburgensis,[1] im Lüneburger Archiv befindlich und noch nicht veröffentlicht. Auf Blatt CLX v⁰ — CLXI v⁰ steht eine chronikalische Aufzeichnung über die Salzzölle in Eislingen und Lauenburg mit Nachrichten über die Salzausfuhr, die die Jahreszahlen 1354, 1364, 1380 und 1385 trägt. Sie ist ohne Seitenangabe zitiert, während bei den andern aus dem Memorialbuch geschöpften Nachrichten — Ratsverordnungen, Briefen etc. — die Seitenzahlen mit angegeben sind. Ausserdem enthält das Memorialbuch eine Zollrolle; siehe unter ZR.

Lub. = Urkundenbuch der Stadt Lübeck. Lübeck 1843 ff.

Lün. = Urkundenbuch der Stadt Lüneburg, bearbeitet von W. F. Volger. 3 Bände. Hannover 1872—1877.

Macrinus = H. S. Macrinus, Ursprung, Güthe und Gerechtigkeiten der edlen Sültzen. Lüneburg 1710.

Manecke = U. F. C. Manecke, Beschreibung der Stadt Lüneburg. Hannover 1816. Neugedruckt in „Beschreibungen der Städte, Aemter etc. im Fürstentum Lüneburg“. Celle 1858.

Mekl. = Meklenburgisches Urkundenbuch, herausgegeben von dem

---

1. Reinecke a. a. O. S. 44 f.

Verein für Meklenburgische Geschichte und Altertumskunde. 21 Bände. Schwerin 1861 ff.

Mich. = Urkundenbuch des Klosters St. Michaelis in Lüneburg. (Lüneburger Urkundenbuch, Abteilung 7, herausgegeben von W. v. Hodenberg.) Celle 1861—70.

Pfeffinger = J. Fr. Pfeffinger, Historie des Braunschweig-Lüneburgischen Hauses etc. 2 Teile. Hamburg 1731. Hier 2. Teil.

Rehder = Rehder, Entwürfe zu einem Elb-Trave-Kanal. 1892.

Rische = A. Rische, Geschichte Meklenburgs vom Tode Heinrich Borwins I bis zum Anfang des 16. Jahrhunderts. (Meklenburgische Geschichte in Einzeldarstellungen.) Berlin 1901.

Sagittarius = Sagittarius, Memorabilia Hist. Luneb. Jena 1688.

Schäfer, Hansestädte = D. Schäfer, Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark. Hansische Geschichte bis 1376. Jena 1879.

Schäfer, Schonen = D. Schäfer, Das Buch des Lübeckischen Vogts auf Schonen. Halle 1887.

Schlesw.-Holst.-Lauenb. Urk.-Slg. = Urkundensammlung der Schleswig-Holstein-Lauenburgischen Gesellschaft für vaterländische Geschichte. 4 Bände. Kiel 1839—1873.

Schomaker = Die Lüneburger Chronik des Propstes Jacob Schomaker, herausgegeben von Th. Meyer. Lüneburg 1904.

St B. = Lüneburgs ältestes Stadtbuch und Verfestungsregister, herausgegeben von W. Reinecke. Hannover und Leipzig 1903.

Staph. = Nicolai Staphorsts Hamburgische Kirchengeschichte, Teil I, Band 4. Hamburg 1731.

Sud. = Urkundenbuch zur Geschichte der Herzöge von Braunschweig und Lüneburg und ihrer Lande, herausgegeben von H. Sudendorf. 11 Bände. Hannover 1859—83.

Techen = Fr. Techen, Die Bürgersprachen der Stadt Wismar. (Hansische Geschichtsquellen. Neue Folge, Band III.) Leipzig 1906.

Volger = W. F. Volger, Lüneburger Blätter. 1861 ff.

Weissenborn = B. Weissenborn, Die Elbzölle und Elbstapelplätze im Mittelalter. Halle 1900.

Zenker = L. Zenker, Zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der Lüneburger Saline für die Zeit von 950—1370. Hannover und Leipzig 1906.

Z R. = Lib. mem. S. VI v⁰—IX, abgedruckt in dieser Arbeit

Einleitung.

Im mittelalterlichen Verkehr der Ostseeländer bildete das Salz einen der wichtigsten Handelsartikel. Norwegen, Schweden und Litauen entbehrten gänzlich der Salinen, während in Polen und Schlesien die heimischen oder benachbarten Salzwerke nicht hinreichten, den Bedarf zu decken. Zum Einsalzen des auf Rügen und Schonen gefangenen Härings waren, da es an Ort und Stelle geschah, grosse Mengen Salzes notwendig. Die beherrschende Stellung in diesem Handel nahmen die in der Baie von Bourgneuf[1] und in der Lüneburger Saline gewonnenen Schätze ein; doch hatte im 13. und 14. Jahrhundert das Lüneburger Salz noch bei weitem die grössere Verbreitung. Von einer direkten Verbindung der Hansestädte mit der Baie hören wir 1370 zum ersten Male,[2] während bisher die Niederländer den Verkehr mit der Ostsee vermittelt hatten.[3] An dem Aufschwung, den in den nächsten Jahrzehnten der Baienhandel in der Ostsee nahm, waren vor allem die preussischen Städte beteiligt. Der Grund, weshalb die wendischen Städte in diesem Verkehr zurückblieben, ist wohl der, dass sie an ihren Beziehungen zu Lüneburg festhielten und nach wie vor das

1. A. Agats, Der Hansische Baienhandel (Heidelberg 1904). Rezension von W. Stein: Hans. Gesch.-Bl. 1904 5 S. 188 ff.

2. K. Kunze, Hanseakten aus England n. 197 (Halle 1891).

3. Stein a. a. O. S. 194 f.

Salinensalz in erster Linie ausführten,[4] um so mehr, als es allgemein als das beste galt.[5]

Den wichtigsten Ausfuhrhafen bildete Lübeck, das bald nach seiner Gründung die alten Häfen von Schleswig und Oldenburg überflügelte und gänzlich an ihre Stelle trat.[6] Schon aus der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts haben wir Zeugnisse für die Salzausfuhr der Lübecker nach Hinterpommern und den Grenzen der Christenheit,[7] während die andern Ostseestädte ihrerseits die Travestadt aufsuchten, um von dort das Salz zu holen, wie sich im 14. Jahrhundert für Rostock,[8] Greifswald,[9] Danzig[10] urkundlich belegen, für die andern mit Sicherheit annehmen lässt.

Vom Häringsfang auf Rügen hören wir zuerst 1168,[11] von dem auf Schonen 1182.[12] In dem Privileg, das Lübeck 1224 vom Fürsten von Rügen erhielt, findet sich die Bestimmung, dass der Schiffszoll in Salz bezahlt werden soll.[13] Lübische Kaufleute werden auf Schonen zum ersten Male 1201 erwähnt;[14] 1368 fuhren 160 Schiffe von Lübeck dorthin, wohl meist mit Salz geladen.[15] Der Salzhandel gewann für Schonen dadurch besonders an Wichtigkeit, dass es auch

---

4. So auch Stein a. a. O. S. 195.

5. Um nur ein Beispiel anzuführen: Der Rat der Stadt Lüneburg schreibt an den Herzog Wilhelm den Jüngeren am 25. Oktober 1572 (Lib. mem. S. 238 v°): Und unser saltz, Gott lob, für allen anderen . . von menniglichen keuffig werdt und angenehm ist.

6. Schäfer, Hansestädte S. 50.

7. Hans. I n. 272.

8. Hans. IV n. 36.

9. Hans. IV n. 111.

10. Hans. V n. 172.

11. Helmold II 12, MS. XXI 97.

12. Arnold III 5, MS. XXI 146 f. Schäfer, Schonen S. XX.

13. Lub. I n. 27.

14. Arnold VI 13, MS. XXI 220.

15. Hans. Gesch.-Bl. 1884 S. 82 f.

den Salzmarkt für den ganzen Norden Europas bildete:[16] in Norwegen war Bergen,[17] in Schweden Stockholm,[18] wo wir 1352 die von Wisby bevorzugt finden, der Haupthandelsplatz für Salz.

Von Stettin wurde es auf der Oder über Frankfurt, das seit 1253 das Stapelrecht besass, nach Schlesien und Grosspolen geschafft.[19] Dem gleichen Zwecke diente die Handelsstrasse von Danzig über Wladislawo, Gnesen, Posen, Bentschen nach Guben,[20] sowie die Schiffahrt auf der Weichsel. Von Danzig aus wurden auch Litauen und Russland mit Salz versorgt; in Kowno an der Memel befand sich für diesen Handel eine wichtige Niederlage, im 15. Jahrhundert ganz im Besitz Danzigs.[21] In die nördlichen Teile Litauens, nach Livland und weiter in das russische Reich hinein kam der begehrte Handelsartikel von Riga auf der Düna über Dünaburg und Polozk,[22] sowie von Reval aus nach Dorpat[23] und Pleskau[24] und durch Newa, Ladogasee und Wolchow nach Nowgorod.[25] Hier war eine bedeutende Salzniederlage, deren Händler 1331 'soltmengere' genannt werden. Finnland wurde von Åbo aus mit Salz versorgt.[26]

Auch Hamburg erscheint mit Salz in der Ostsee. In dem

---

16. Schäfer, Schonen S. LXVI.
17. Bruns S. LVI.
18. Hans. III n. 243.
19. K. Wutke, Die Versorgung Schlesiens mit Salz während des Mittelalters: Ztschr. d. Ver. f. Gesch. u. Alt.-Kunde Schlesiens 1893 S. 247.
20. Hans. I n. 272, 291, 328.
21. Falke, Handel S. 206. Th. Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbegeschichte S. 160 ff. (Leipzig 1858).
22. Hans. V n. 250, 349, 672.
23. Hans. V n. 516, 656, 809.
24. Hans. V n. 516.
25. Hans. II n. 505, V n. 512, 516, 596.
26. Hans. V n. 1010, III n. 170.

uns aus dem Memorialbuch bekannten Falle sandte es um 1385 viel lüneburgisches Salz nach Preussen.[27] Ebenso trat es in Norwegen in Wettbewerb mit Lübeck.[28]

27. Lib. mem.: Item darna do schepeden de Hamborger vele soltes tho Priutzen wardt.

28. Gebhardi II S. 1251.

Kapitel I.

Bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts.

Die älteste Nachricht von Salzwerken in Lüneburg ist zugleich das erste Zeugnis vom Vorhandensein eines Salzhandels. Im Jahre 956 schenkt nämlich Otto der Grosse dem Kloster St. Michael in Lüneburg auf Bitten Hermann Billings den Zoll, der aus den Salinen gewonnen wird, als Eigentum.[1] Also bestand damals schon ein Salzhandel, dessen Zollerträge die Verleihung an ein Kloster verlohnten. Erst 1154 hören wir wieder davon.[2] Die Lüneburger beklagten sich bei Herzog Heinrich dem Löwen darüber, dass ihr Salzwerk zu Grunde gerichtet sei durch die Sülze, die Graf Adolf von Holstein zu Oldesloe angelegt habe. Heinrich verlangte deshalb vom Grafen, ihm die Hälfte seiner Sülze abzutreten, und liess, als dieser es abschlug, die Salzquellen verstopfen. Danach war es schon um die Mitte des 12. Jahrhunderts für die Lüneburger Saline Lebensbedingung, dass ihr das Absatzgebiet nördlich der Elbe nicht verschlossen wurde. Denn von Oldesloe konnte man Lübeck, damals noch holsteinische Landstadt und in raschem Aufblühen begriffen, zu Schiff auf der Trave leicht erreichen, und sicherlich suchte Adolf den Lüneburger Wettbewerb von seinem Lande fernzuhalten. Als es dem Herzoge einige

1. MD. Ottonis I n. 183: Nos per interventum Herimanni marchionis teloneum ad Luniburc ad monasterium sancti Michahelis sub honore constructum . . ., ipsum teloneum, qui ex salinis emitur, in proprium donamus.

2. Helmold I 76, MS. XXI 69.

Jahre später gelang, Adolf zur Ueberlassung von Lübeck zu bewegen,[3] wird er, wie er die von ihm von neuem gegründete Stadt in jeder Weise förderte, so auch dem Salzhandel dorthin seine Fürsorge bewahrt haben. Wir müssen uns dabei vergegenwärtigen, dass er als Grundherr der Saline aus der Pacht bedeutende Einnahmen hatte, deren Höhe vom Gedeihen des Handels abhing.[4]

Aus einer Zollrolle vom Jahre 1340[5] können wir Rückschlüsse machen auf die Art des ältesten Handels. Das Kloster erhielt den königlichen Zoll von den Salzwagen der Orte Uelzen, Bodenteich, Dahlenburg, Klentze und Lüchow. Von hier kamen also die ältesten Besucher der Saline, und zwar um Salz zu Handelszwecken einzukaufen, wie die Bestimmung: „Das zum eigenen Gebrauche ausgeführte Salz ist zollfrei" zeigt. Auch die Lüneburger waren für ihre Wagen und die Schiffe, die ihnen oder einem Mitbürger gehörten, dem Kloster zollpflichtig, haben also schon früh selbst Salz ausgeführt.

Jedoch hat die Vermutung Falkes,[6] das Salz der Lüneburger Quellen habe hauptsächlich zum Aufschwunge Bardowieks beigetragen, viel für sich. Als Handelsplatz in nächster Nähe der Saline wird es den Salzhandel nach den nördlichen Gebieten zum grossen Teile än sich gebracht haben. Wenn Helmold gelegentlich der Häringsfischerei vor Rügen erzählt, man habe einen Priester aus Bardowiek dorthin berufen, um unter der grossen Volksmenge den Gottesdienst zu versehen,[7] so darf man den Schluss ziehen, dass die Bewohner dieses Ortes in grosser Anzahl dort erschienen und eine einflussreiche Stellung inne hatten. Gingen sie aber

3. Helmold I 85, MS. XXI 79.

4. Zenker S. 21 f.

5. Lib. mem. S. 6v⁰—9. Zu den hier vorgetragenen Ergebnissen vgl. unten Kap. V.

6. Handel S. 91.

7. Helmold II 12, MS. XXI 97.

des Häringskaufes wegen nach Rügen, so führten sie sicherlich auch Lüneburger Salz dorthin aus. So steht die Klage des Herzogs über Verödung Bardowieks durch Lübeck, die er zugleich mit der Klage wegen der Lüneburger Saline erhob,[8] in engem Zusammenhang mit dem Rückgang dieser und ist zum Teil durch ihn hervorgerufen.

Eine eigene grosszügige Handelstätigkeit Lüneburgs war darum erst möglich nach der 1189 erfolgten Zerstörung Bardowieks durch Heinrich den Löwen. Jetzt trat Lüneburg an seine Stelle als Umschlagsplatz für den Handel von der Nord- und Ostsee ins Innere des Deutschen Reiches und umgekehrt. Wie sehr das dem Salzhandel zu Gute kommen musste, liegt auf der Hand.

So finden wir die Lüneburger denn im 13. Jahrhundert in andern Städten handeltreibend und mit Vergünstigungen begabt. 1227[9] erscheint Lüneburg in einer Urkunde über die Befreiung von Zoll und Ungeld in Braunschweig durch Herzog Otto als die bedeutendste Stadt des Herzogtums neben Braunschweig. 1239 wird ihm von Johann von Holstein die unrechtmässige Abgabe in Hamburg, die es zu seines Vaters Zeiten hatte zahlen müssen, erlassen[10] gegen die gleiche Bevorzugung Hamburgs in Lüneburg durch Herzog Otto.[11] 1258 wird von neuem gegenseitiger Schutz zugesichert.[12]

Wie die Saline zu Heinrichs des Löwen Zeiten völlig unter landesherrlichem Einfluss stand, so auch der gesamte Salzhandel. In der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts gelang es aber der Stadt, sich im Inneren von der herzoglichen

---

8. MS. XXI 69.

9. Urk.-B. d. St. Braunschweig, hrgg. von Hänselmann I n. 1: Item burgenses Lunenborch et alias quocumque ad nostram iuris dicionem declinaverint.

10. Lün. I n. 64.

11. Lün. I n. 63.

12. Lün. I n. 83.

Fessel zu befreien. Die Grundlage dazu bildeten die zahlreichen Veräusserungen von Sülzgut von Seiten der Herzöge.[13] Dadurch kamen Pfannen und Pfannenteile in die Hände von geistlichen Körperschaften, Rittern und Bürgern, so dass wir schon 1205 „die Gesamtheit derer, die Eigentum an der Saline haben,“ bei einer Schenkung von Sole mitgenannt finden.[14] 1228 erlangten diese das Recht, den Sotmeister, den obersten Beamten der Sülze, selbst zu wählen,[15] ein Recht, das der Rat bis 1350 allein ausübte. Da nämlich schon damals ein Teil des Salinenbesitzes in bürgerlichen Händen war, so galt der Rat als ortsanwesend gewissermassen als Vertreter aller Sülzbegüterten oder Prälaten, wie man sie der vielen geistlichen Besitzer wegen später nannte. Nun waren aber die Ratsherrn meist auch Sülfmeister und Inhaber des bürgerlichen Salinenbesitzes, so dass sich bei ihren Bemühungen um das Gedeihen des Salzhandels und der Saline die Fürsorge für die ihnen anvertraute Stadt und die Verpflichtungen den andern Sülzbegüterten gegenüber mit ihren persönlichen Interessen aufs engste verbanden.

Je mehr Anteile an dem Salzwerk von den Herzögen veräussert wurden, um so geringer musste ihr Einfluss werden. So tritt denn auch bei Beurkundungen in Fällen von freiwilliger Gerichtsbarkeit nach 1228 der Rat unter dem Vorsitz des Vogtes auf, zunächst im Auftrag des Herzogs und an seiner Statt,[16] seit 1243 aber ohne den Herzog,[17] nämlich als Vertreter aller Sülzbegüterten. In den folgenden Jahrzehnten sehen wir den Rat bestrebt, die Mit-

---

13. Die folgenden Ausführungen beruhen auf Zenker S. 23-32; vgl. auch S. 45—54.

14. Lün. I n. 34: Omnes, qui proprietatem in sulta habere dinoscuntur.

15. Lün. I n. 45.

16. Lün. I n. 62.

17. Lün. I n. 65.

wirkung des Vogtes ganz zu beseitigen.[18] Bis 1294 ist ihm das hinsichtlich der Saline völlig geglückt. Von diesem Jahre an urkundet der Rat allein ohne den Vogt über die Saline-angelegenheiten.[19] Mit dem Verkauf der Bare, d. h. dem Hause, in dem die Pfannen gegossen wurden, und der Giessgerechtigkeit im Jahre 1269[20] gab der Herzog den letzten Rest von grundherrlicher Aufsicht auf, mit dem Verzicht auf die Lehnware der ihm abgekauften Pfannen, sowie den damit verbundenen Ansprüchen im Jahre 1273[21] tritt er in die Rechte aller übrigen Allodialbesitzer auf der Sülze ein.

Mit dem gleichen Erfolge war die Stadt bemüht, ihren Salzhandel vom landesherrlichen Einfluss frei zu machen. Auf ihre eindringlichen Bitten erteilte die Herzogin Mechtildis 1257 allen Einwohnern Lüneburgs und allen in der Stadt zusammenströmenden Fremden hinsichtlich des Salzes, das sie in der Saline besitzen oder erworben haben, die Freiheit, schweres und leichtes Salz in Tonnen zu verpacken und loses im eigenen Bewahrungsort aufzuheben oder sonst nach eigenem Gutdünken darüber zu verfügen, wenn nur ihr oder ihrem damit beauftragten Beamten vorher vom Wispel $7^1/_2$ d. als Zoll gezahlt würden.[22] Danach scheint der

18. StB. S. LXII.

19. Noch 1293 finden wir Vogt und Ratsmannen in den Urkunden aufgeführt: Lün. I n. 194, 200, 201, dagegen 1294 nur den Rat: Lün. I n. 204, 206, 209, 211, 213.

20. Lün. I n. 104.

21. Lün. I n. 111.

22. Lün. I n. 81: Inhabitantibus et confluentibus ad eosdem talem graciam et libertatem in sale suo, quod quisque obtinet in salina vel comparavit in eadem, affectuosissime dignum duximus indulgendum, ut unusquisque ligandi leve vel grave vel non ligatum sua in custodia reservandi aut quoquo alio modo, prout ipsi melius et utilius visum fuerit, disponendi . . . . liberam habeat facultatem, dummodo in octavo dimidio denario de quolibet choro salis nobis aut ei, quem ad hoc duximus deputandum, primitus nomine theolonii satisfactum fuerit in salina.

Salzhandel völlig unter herzoglicher Leitung und Aufsicht gestanden zu haben. Erst nachdem die daran Beteiligten freies Verfügungsrecht über ihr Salz erlangt hatten, war es möglich, durch Aufsuchen von neuen Handelswegen und Erwerb von Privilegien die notwendige Grundlage für eine gedeihliche Entwicklung des Handels selbständig zu schaffen.

Die Ertragsfähigkeit der Saline erhöhte man durch den Bau von neuen Siedehütten; bis 1276 sind zu den alten 48 sechs neue Sülzhäuser hinzugekommen.[23] Ueber den Bau der drei Berndinge sind wir urkundlich unterrichtet.[24]

Eine Gefahr, welche die freie Entfaltung des Handels leicht hätte zunichte machen können, wurde 1273 glücklich beseitigt. Herzog Johann hatte zwischen 1267 und 1269 in Lüneburg selbst ein neues Salzwerk angelegt[25] und liess dort zur Vermehrung seiner Einnahmen Salz sieden. Es liegt auf der Hand, wie schädlich das Unternehmen, welches durchaus nicht unbedeutend gewesen zu sein scheint,[26] für den Handel der Bürger werden konnte. Denn vom Herzoge stand zu erwarten, er würde die alte Saline, die kaum noch seinem Einfluss unterstand, zu Gunsten seiner neuen zu unterdrücken suchen. Deshalb kauften die Sülzbegüterten dem Herzoge 1273 die neue Sülze ab mit der Erlaubnis, sie vollständig zerstören zu dürfen.[27] Der Gedanke, sie selbst

---

23. Zenker S. 6 f.

24. Lün. I n. 88.

25. 1269 ist die Rede von der alten Saline (Lün. I n. 104), 1265, 66, 67 von der Saline oder unserer Saline (Lün. I n. 98, 99, 102). Herzog Johann wird die neue Saline angelegt haben, als er nach Teilung der Länder 1267 alleiniger Herr von Lüneburg geworden war.

26. Der Herzog erhielt als Entschädigung von 50 Häusern je 3 Wispel in der Flut, im Jahre zusammen 1950 Wispel (Lün. I n. 111). Stand ihm nach den Verhältnissen auf der alten Saline im Prinzip die Hälfte des Ertrages seiner neuen Sülze zu, so hatte sie einen Jahresertrag von 3900 Wispeln, die alte Saline etwa 24000 Wispel (Zenker S. 17 f.).

27. Lün. I n. 111.

in Betrieb zu nehmen, kam ihnen damals nicht. Wir stehen eben in einer Zeit, wo man erst anfing, sich für die in reicher Fülle gewonnenen Bodenschätze Handelsvorrechte und Absatzgebiete zu verschaffen. Durch das Versprechen des Herzogs, nirgends im ganzen Fürstentum eine Saline errichten zu wollen, war der Stadt das Monopol des Salzsiedens gewährleistet. Darum war es auch gerechtfertigt, dass nicht die Besitzer, sondern die Sülfmeister die Entschädigungssumme an den Herzog zahlten.[28]

Nachdem man so im Inneren freie Hand bekommen hatte, ging man daran, selbständig mit auswärtigen Fürsten im Interesse des Handels sich in Verbindung zu setzen, und damit treten wir in einen neuen Zeitraum ein, in dessen Verlauf sich der Salzhandel in stetig aufsteigender Entwicklung die Stellung eroberte, die er im 15. und 16. Jahrhundert inne hatte.

---

28. Zenker S. 41.

Kapitel II.

Lüneburg bis zum Anfang des 15. Jahrhunderts.

Der Rat der Stadt Lüneburg war vor allem bestrebt, der Handelsbewegung nach Lübeck zur möglichst freien Entfaltung zu verhelfen. Dorthin ging die Hauptausfuhr, auf den guten Beziehungen zu Lübeck beruhte das Wohl der Saline. Auch Hamburg hatte hervorragenden Anteil am Salzhandel, hat aber trotz der bequemen Wasserverbindung niemals für das Salzwerk die Bedeutung gehabt wie die Travestadt. Das Hauptabsatzgebiet der Lüneburger Bodenschätze lag eben am Becken der Ostsee. Wichtig wurde die Verbindung mit Hamburg vor allem, wenn Fehden oder Strassenräubereien die Lauenburger Strassen als unsicher erscheinen liessen; dann musste man alles Salz nach Hamburg senden.[1] Ueberhaupt waren die politischen Verhältnisse im eigenen Lande wie in den benachbarten Gebieten, die der Handel aufsuchte, von grossem Einfluss auf seine Entwicklung. Zwar entziehen sich die feineren Einwirkungen, wie sie sich auf den Preis, den Kredit, auf die persönlichen Verhältnisse der Beteiligten geltend machen, meist unserm Blick, aber die mehr äusseren, z. B. wo es sich um Parteinahme bei Fehden, um die Wahl der Verkehrswege und Massregeln zu ihrem Schutze handelt, werden in den folgenden Ausführungen klar zu Tage treten.

---

1. Lib. mem.: Item na der tijt (1359, 60) ward eijn krijch twischen hertogen Wilhelm und dem van Sassen, dat men alle solt moste tho Hamborch tosenden durch des krijges wijllen.

Die Beförderungsweise des Salzes war bedingt durch die Lage Lüneburgs an der schiffbaren Ilmenau, die ihm den Schiffsverkehr auf der Elbe erschloss. Bei der schlechten Beschaffenheit der Landwege und der grösseren Unsicherheit, die dort herrschte, war an sich schon eine Beförderung zu Wasser vorzuziehen; dazu kam, dass die Transportkosten bedeutend geringer waren. So wird man von Anfang an die Ausfuhr zu Schiff bevorzugt haben. Da man aber auf der Ilmenau, die in den Sommermonaten, also in der Hauptverkehrszeit, wasserarm war,[2] nur sehr flache für den Transport der grossen Tonnen ungeeignete Schiffe verwenden konnte, so führte man das Salz überwiegend im losen Zustande aus.

Nach einem alten Bericht aus dem 14. Jahrhundert schlug man früher, d. h. in den Zeiten, in die wir jetzt eintreten, nur das im Winter gewonnene Salz in grosse Tonnen, für dessen Sammlung 1437 die Zeit vom 29. September bis zum 22. Februar vom Rate festgesetzt wurde.[3] Es waren eben die Monate, in denen die Seefahrt eingestellt war und die Flüsse zum Teil mit Eis gingen. Darauf nach kurzer Zeit, fährt der Bericht fort, stiess man das Salz in kleine Tonnen. Zehn Lasten grossen Salzes, d. h. grosser Tonnen, sind gleich zwölf Lasten kleinen Salzes, d. h. kleiner Tonnen.[4] Im selben Verhältnis stehen die

---

2. Lib. mem. S. 99.

3. Lib. mem.: Bij den tijden wart tho Lüneborch neijn solt betunnet sünder wijntergahten solt an groten tunnen, dat forede men tho der Buckhorst undt gaff van der last 4 β. tho tollen. Ebd. S. 23 v⁰: We wintergaten solt sammeln will, de mach dat betengen to sunte Michaelis dage und scall dar mede uphoren to samelende to sunte Peter's dage, und scall des nicht uthstoten laten, dat hebbe soss weken gelegen in den rümen.

4. Lib. mem.: Item darna an korten tijden betunnede men dat solt an lütke tunnen und gaff vor de last tho Louenborch tho tollen 3 β. 4 Pf. . . . . Dat wass up 10 last grotes soltes und up 12 last lüttekes soltes.

Zölle, nämlich 4 s. für die Last grossen und 3 s. 4 d. für die Last kleinen Salzes.[5] Nun kennen unsere Urkunden von 1335,[6] 1349[7] und 1408[8] nur den Zoll von 4 s. für die Last, während in dem Berichte stets 3 s. 4 d. erhoben werden. Beide Nachrichten lassen sich miteinander vereinigen, wenn man das grosse Salz dem Wintersalz, das kleine dem Sommersalz gleichsetzt; so passt es auch am besten zu der Form, in der unsere Aufzeichnung sich äussert. Das Wintersalz musste nämlich erst einige Zeit — 1437 werden sechs Wochen bestimmt[9] — in den Räumen liegen, ehe es gestossen werden durfte. Da es, wie der sachkundige Gebhardi erzählt,[10] beim Ausladen aus den Räumen in grosse zusammengebackene Klösse gleichsam zerfällt und diese Klumpen unzerstossen in die Tonnen geworfen werden, nachher aber durch das Rütteln in selbigen auseinander fallen, so findet man bei der Oeffnung nach dem Verfahren gewöhnlich ein Sechstel oder ein Viertel der Tonne leer. Diesen Umstand berücksichtigte man, als man damit begann, auch das Sommersalz in Tonnen zu stossen. Dadurch dass man die Tonnen um ein Sechstel kleiner herstellte, erreichte man, dass sie denselben Inhalt wie die mit Wintersalz gefüllten hatten.

In die grossen Tonnen sollten $8^1/_2$ Scheffel gestossen werden,[11] der wirkliche Inhalt betrug also nur $7^1/_{12}$ Scheffel, dasselbe, wie der der kleinen Tonnen.

Diese kleineren Tonnen führte man später zu Schiffe aus. Noch 1335 stellte man in Artlenburg das Salz, das

5. S. Anm. 3 u. 4.
6. Lün. I n. 381.
7. Lün. I n. 454.
8. Ungedr. Urk. vom 17. IV. 1408.
9. S. oben S. 27 Anm. 3.
10. I S. 501.
11. Lün. I n. 454.

jemand dort 'betunnet' fährt, dem losen, das man zu Schiffe fährt, gegenüber,[12] allerdings handelte es sich, nach der Höhe des Zolls zu schliessen, um Wintersalz. Unser Bericht aber kennt um 1354 die Beförderung von kleinen Tonnen zu Schiff. Sie waren hauptsächlich nach Lübeck bestimmt, während das lose Salz mehr nach Hamburg ging. Der Grund liegt darin, dass man loses Salz in älterer Zeit überhaupt nicht und später wohl auch ungern in Wagen verlud. Man fürchtete wohl auf weiten Strecken die schädlichen Einflüsse der Witterung; ermöglichte doch der damalige Betrieb noch keine hinreichende Trocknung des Salzes, weshalb auch die Sackverpackung nicht üblich war.[13]

Von den der Salzfracht dienenden Schiffen wurden besondere Eigenschaften verlangt. Vor allem mussten sie so gebaut sein, dass das Salz von Regen und Leckage nicht beschädigt wurde.[14] Das gebräuchlichste Fahrzeug war der plattbodige, durchweg gleich breite Prahm,[15] dessen normaler Inhalt 32 Wispel betrug. Aber schon die Urkunde von 1278 sieht den Fall vor, dass der Inhalt grösser sei,[16] und unsere Aufzeichnung gibt dem Prahm eine Tragfähigkeit von $42^1/_2$ Wispeln (= 10 Lasten).[17] Als kleineres Fahrzeug war die Eiche in Gebrauch.[18]

---

12. Lün. I n. 381.

13. Krause S. 157.

14. Lün. I n. 381 Z. 50: Dhat se schep dhar to buwen, de darto sin bequeme, dat man it droghe to Lubeke bringe.

15. Deutsches seemännisches Wörterbuch S. 302.

16. Hans. I n. 807: De promptuario vero, quod habebit in se triginta duos koros, ut nunc in presenti mensura se habet, ... quodsi promptuarium plus quam triginta duos koros habuerit.

17. Lib. mem.: Pram soltes, dat wass up 10 last grotes soltes und up 12 last lüttekes soltes. Lün. I n. 454 Z. 11: Dat men drudehalven und vertich wispele soltes scal stoten in teyn leste tunnen.

18. Eine Lüneburger Eichenfahrergilde mit dem ausschliesslichen Recht, das Salz nach Lauenburg zu bringen, kommt erst im 16. Jahr-

Das Tonnensalz wurde nach Gewicht, die Last zu 12 Tonnen, das lose Salz nach Mass, der Wispel zu 24 Scheffeln, berechnet.

Nach diesen allgemeineren Betrachtungen wenden wir uns der Richtung der Ausfuhr zu. Schon zu Heinrichs des Löwen Zeiten fand bei Artlenburg der Elbübergang statt für den gesamten Verkehr nach Nordalbingien.[19] Weiter elbabwärts war wegen der mangelnden Deiche und des weichen Marschbodens ein Uebergang für Wagen kaum möglich.[20] Der Versuch Herzog Bernhards von Sachsen, die Fähre 1182 nach dem von ihm gegründeten Lauenburg zu verlegen, rief den heftigsten Widerspruch der dadurch betroffenen Kaufleute hervor. Die Lübecker beschwerten sich beim Kaiser darüber, weil sie wegen des längeren und schwierigeren Weges die grösste Erschwerung bei der Ueberfahrt zu erleiden hätten.[21] Mag auch der Boden bei Lauenburg für den Fährbetrieb weniger geeignet und der Weg dorthin, nachdem er die Hauptstrasse verlassen hatte, auf den Delvenauhöhen unbequem gewesen sein, der Hauptgrund der Beschwerde war wohl, man wollte seine alte Gewohnheit nicht aufgeben. Auf des Kaisers Befehl liess der Herzog die Fähre bei Artlenburg bestehen.[21] Und sie vermittelte das ganze Mittelalter hindurch den Wagenverkehr

---

hundert vor (Bodemann S. 198 f.). Doch finden wir 1278 die Lüneburger mit Eichen in Hamburg und Stade (Hans. I n. 808, 809). Da vom Prahm 1 s., von der Eiche nur 8 d. Zoll entrichtet werden, so müssen wir die Tragfähigkeit der letzteren entsprechend geringer ansetzen. Nach der Zollrolle von 1340 zahlen Lübeck, Hamburg etc. vom Salzkahn 20 d., von der Eiche 16 d. Setzen wir Salzkahn gleich Prahm, so ergibt sich ein ähnliches Verhältnis.

19. Helmold I 83, MS. XXI 76; Arnold II 20, MS. XXI 139; Arnold II 22, MS. XXI 141.

20. v. Hammerstein S. 365 u. 512.

21. Arnold III 1, MS. XXI 143. Die Geschichtsschreiber der deutschen Vorzeit 71, S. 78.

zwischen Lübeck und den linkselbischen Gebieten.[22] Die Hauptstrasse führte, wie Bruns[23] nach den Quellen festgestellt hat, über Schnakenbek, Lüttau, Pötrau, Siebeneichen, Roseburg, Hornbek, Woltersdorf, Breitenfelde, Altmölln nach Mölln, von hier durch die Stecknitzniederung und über Behlendorf, Hollenbek, Gross-Berkenthin, Krumesse, Krumesser Baum nach Lübeck. Südlich der Elbe ging der Weg über Lüdershausen, wo man auf der Fähre über die Neetze setzte, und Brietlingen nach Bardowiek[24] und nach dessen Zerstörung direkt nach Lüneburg. Diese Strasse haben auch die nach Lübeck fahrenden Salzwagen benutzt.

In der Zeit aber, wo unsere Quellen anfangen reichlicher zu fliessen, also um die Mitte des 13. Jahrhunderts, war wohl besonders die Strasse über Lauenburg—Buchhorst im Gebrauch.[25] Nach dem früheren Versuche, ihrer Neugründung die Vorteile des Transitverkehrs zuzuwenden, dürfen wir es auf den Wunsch der Landesherrn zurückführen. Buchhorst, kaum 2 km östlich Lauenburgs bei der heutigen Palmmühle gelegen, über welches der Weg wegen der sich bis dahin ziehenden Anhöhen führen musste, bot bessere Gelegenheit zu Einrichtungen, die für den Salzhandel notwendig waren, als das am linken Elbufer gelegene Artlen-

---

22. 1371 fahren die Möllner von Lüneburg nach A., Lub. IV n. 153. 1455 und 1462 entstehen Streitigkeiten wegen des Fährgeldes, Lub. IX n. 212, 213; X n. 137, 235, 302, 306. Einkünfte aus dem Fährgeld werden erwähnt 1306, Sud. IX n. 51, 1; 1332, Hasse III n. 779; 1339, Hasse III n. 1045; 1346, Schlesw.-Holst.-Lauenb. Urk. Slg. II n. 108; 1409, Lub. V n. 230; 1422 ein Fass Wein auf der Fähre zu A., Lub. VI n. 394.

23. Handelsstrassen S. 55 ff.

24. Arnold II 22, MS. XXI 141: Herzog Heinrich wollte von Stade aus nach Lüneburg. Als er zwischen Artlenburg und Bardowiek war, ... So kam er nach Lüneburg.

25. Lib. mem.: Bij den tijden wart tho Lüneborch neijn solt betunnet sünder wintergahten solt an groten tunnen, dat forede men tho der Buckhorst undt gaff van der last 4 β. to tollen. 1335, Lün. I n. 381:

burg. Bei Lüdershausen bog die Strasse von der älteren ab.[26] Ob auch in Lauenburg eine eigentliche Fähre war, erscheint bei dem gänzlichen Schweigen der Quellen fraglich; vielleicht wurden nur die Tonnen über den Strom geschafft.

Als ältester Umschlagsplatz für das zu Schiff ausgeführte Salz erscheint an der Elbe Boizenburg. „Danach“, so berichtet das Memorialbuch,[27] „brach ein Krieg aus im Lande Meklenburg, so dass die Strasse zwischen Boizenburg und Mölln wüste ward. Da suchte der Kaufmann mit dem Salze des Herrn von Sachsen Land auf.“ Der Ort war schon deshalb für Lüneburg von grosser Wichtigkeit, weil man hier das meklenburgische Holz für den Bedarf der Saline zu Schiffe brachte.[28]

Die Kämpfe, auf die der Bericht hinweist, fanden Ende der sechsiger Jahre des 13. Jahrhunderts statt, und zwar zwischen dem Grafen Günzel von Schwerin und dem Markgrafen Otto von Brandenburg. Herzog Johann von Braunschweig-Lüneburg nahm als Bundesgenosse des Markgrafen daran teil und schloss am 25. November 1269 mit dem Schweriner eine Sühne.[29] Das nächste Jahrzehnt war erfüllt von Zwistigkeiten in Meklenburg, die während der Abwesenheit

---

Vor de last ver s. to tollen gheven, also man plach to Louenborch to ghevende, . . . aringpenninge, de man ghaf to der Bokhorst.

26. Donat. S. 40 v⁰: Fährschatz zu Lüdershausen: Item van dem waghene van dem Lowenborgere weghe.

27. Lib. mem.: Item darna fell eijn krijch an dem lande tho Mekelenborch, dat de strate twisschen Boijtzenborch und Mölne wüste wardt. Do sochte de kopmann mijt dem solte des herrn landt van Sassen. . . . . Van allem losen solte, dat me de Elve upforede tho Boijtzenborch.

28. In Lauenburg sind 1278 (Lün. I n. 126) die Schiffe zollfrei, die mit Holz etc. zum Bedarf der Stadt elbabwärts kommen; darauf Bezug nehmend Lün. III n. 1286 Z. 89: De schepe, de van Boisenneborg neddervaret mit bernholte und mit bentholte, de emplegen to Louemborg nenen toln to ghevende.

29. v. Heinemann S. 20.

Heinrichs des Pilgers zwischen seinen Söhnen und der Werler Linie ausgebrochen waren.[30]

In diesen unruhigen Zeiten mieden die Lüneburger die Strasse Boizenburg—Mölln und wandten sich mehr dem lauenburgischen Gebiete zu. Das Privileg, das sie am 20. März 1278 von Herzog Johann von Sachsen erlangten,[31] wirft ein Licht auf die Verhältnisse, wie sie sich inzwischen in Lauenburg und Buchhorst ausgebildet hatten. Doch wird Buchhorst schon früher neben Boizenburg Umschlagsplatz für loses Salz gewesen sein. Wenigstens ist die Wahl dieses Ortes als Zollstätte für die Salzwagen an Stelle Lauenburgs am besten so zu erklären, dass zu derselben Zeit auch schon die Salzschiffe hier anlegten. Denn die Delvenau war bis Buchhorst schiffbar, so dass hier der natürliche Stapelplatz entstand. Auch der Herzog sagt in der Urkunde, er gebe ihnen die Freiheit, die sie von seinem Vater († 1261) erhalten hätten.[31]

Die Urkunde setzt zunächst den Zoll für die Schiffe fest, die weiter elbaufwärts, also nach Boizenburg fahren, sodann für die in Buchhorst vor der herzoglichen Mühle anlegenden.[32] Der Ort war besonders als Landungsstelle geeignet, weil der Fluss sich hier zu einem Teich erweiterte.[33] Hier muss man vom Prahm 30 d. bezahlen, welche Abgabe auf deutsch 'aringpennigghe' heisst, und überall, wo man im herzoglichen Gebiete in Tonnen verpacktes Salz niedergelegt hat, soll man zur Zahlung dieser aring-Pfennige gehalten sein. Wenn aber eine Packung Salz oder eine Tonne[34] gestohlen oder verloren ist, so soll der dafür zur Verantwortung

---

30. Rische S. 8 und 10 f.

31. Lün. I n. 126 und Hans. I n. 807.

32. Sud. IX n. 51, 1, 1306: Denarios etiam, qui dicuntur arincpenninghe, de navibus applicatis ad molendinum Bochorst.

33. Mekl. VI n. 4011, a. 1318: Auf diesem Teich hielt das Kloster Zarrenthin einen Prahm.

34. Ligatura salis sive mesa: wohl beides Bezeichnungen für Tonne.

gezogen werden, der die aring-Pfennige erhalten hat, es sei denn, er könnte persönlich oder durch Boten vorher eidlich versichern, die schuldige Zeit wachsam gewesen zu sein.[35]

Die aring-Pfennige[36] sollten also dort gezahlt werden, wo Tonnen niedergelegt waren. Demnach gab es in Buchhorst und andern lauenburgischen Ortschaften Niederlagen, für deren Benutzung eine Abgabe entrichtet werden musste. Also waren die aring-Pfennige ein Depotgeld,[37] an den herzoglichen Beamten zu zahlen, der die Aufsicht über die Niederlage hatte und die Verantwortung für die Sicherheit der auf-

---

35. Hans. I n. 807 (Lün. I n. 126): Preterea de quolibet promptuario dabuntur 30 d., qui vulgariter dicuntur aringpennigghe, addentes ut ubicumque in nostro districtu sal ligatum fuerit repositum ad solutionem denariorum, qui aringpenigghe dicuntur, tenebitur predictorum; si vero aliqua ligatura salis sive mesa subtracta sive perdita fuerit, pro hoc respondere tenebitur, qui predictos receperit aringpennigghe, ita tamen quod debito tempore exspectaverit, per se vel per nuncios prius juramenti faciat caucionem.

36. Die aring-Pfennige kommen zuerst in der Grafschaft Schwerin vor. Graf Günzel III. gibt am 27. Juni 1241 bekannt, dass sein Vater die handeltreibenden Lübecker von jeder Abgabe befreit hat. Da der Graf diese Vergünstigung nicht brechen oder ungültig werden lassen will, bestätigt er sie den Bürgern mit Ausnahme der aring-Pfennige (Lub. I n. 94). 1334 versetzt Graf Nikolaus das 'Harinchgeldt' für 100 M. 12 s. (Mekl. VIII n 5510). Da der Häring das wichtigste Ausfuhrobjekt von Lübeck nach Boizenburg war, so wird der Name für die Abgabe bei den Häringstonnen aufgekommen sein und später allgemeine Bedeutung angenommen haben. Bei unserm Salzhandel fehlt jede Hindeutung auf den Ursprung des Wortes, so heisst es 1329, Hasse III n. 709: Tres de denariis, qui colliguntur in aqua, que vocatur Delvene et dicuntur arinkpenninghe; ähnlich 1306, Sud. IX n. 51, 1, s. S. 33 Anm. 32. Auch der Name 'archgeldt', den der Bericht der Abgabe beilegt, zeigt, dass man seine ursprüngliche Bedeutung nicht mehr kannte. Lib. mem.: Dar en mosten se neijn solt powsen, se engeven dem herrn . . . 4½ ß., dat heijt archgeldt.

37. Die Deutung Geleitabgabe, die Weissenborn S. 46 dem Worte igbt, entspricht nicht der genauen Interpretation der Quelle.

gestapelten Tonnen übernahm. Zahlte man die aring-Pfennige vom Prahm losen Salzes, während die dafür übernommenen Verpflichtungen die Tonnen betrafen, so muss man es in Buchhorst in Tonnen geschlagen haben.[38]

Das war notwendig, weil man loses Salz zu Wagen nicht weit befördern konnte. Von Buchhorst wurden die Tonnen auf Fuhrwerken nach Mölln und Lübeck geschafft. Der Herzog versprach 1278, sie in seinem Gebiete frei passieren zu lassen.[39]

Aehnlich wird man vorher auch in Boizenburg verfahren sein, wie doch die schon 1241 auftretenden aring-Pfennige andeuten.[40]

Um die Handelsbewegung wieder durch die Grafschaft Schwerin zu lenken, schlossen die Grafen 1280 mit Herzog Otto von Lüneburg und seinem Oheim Bischof Konrad von Verden einen Vertrag, wonach alle Kaufleute und Handeltreibenden aus der Herrschaft Lüneburg, wenn die Herrn in Krieg miteinander gerieten, in den ersten vier Wochen nach Ausbruch der Fehde in ihrem Gebiete Schutz geniessen und über ihre Waren frei verfügen sollten. Ausserdem durften die herzoglichen Untertanen die gebräuchliche Münze benutzen wie die Bürger Boizenburgs. Dieser Vertrag ist uns bekannt durch zwei Urkunden, die der Rat von Boizenburg zu seiner weiteren Kenntnisnahme ausstellte;[41] sie be-

---

38. 1335 (Lün. I n. 381) wird die Niederlage in Artlenburg mit Böttchern besetzt und das Salz, das man dort in Tonnen schlägt, besonders hervorgehoben.

39. Hans. I n. 807: Et tunc libere et absque inpedimento transibit Molne et per totam nostram jurisdiccionem et districtum.

40. S. S. 34 Anm. 36.

41. Lün. I n. 131, 133. Die erste Ausfertigung vom 23. Aug. 1280 nennt als Vertragschliessenden welfischerseits den Bischof von Verden „ex parte ducis Luneburgensis“, die zweite vom 10. Febr. 1281 den Bischof Konrad und Herzog Otto von Braunschweig. 1280 erscheint der Bischof noch als Vormund und Stellvertreter Ottos. Jedenfalls war

finden sich im Stadtarchiv zu Lüneburg. Wir sehen also, welche beiden Städte in erster Linie an den guten Beziehungen zwischen den Welfen und den Schwerinern interessiert waren.

In den nächsten Jahrzehnten bewegte sich dann der Handel in den vorgeschriebenen Bahnen, gelegentlich gestört durch Fehden oder Räubereien des Adels, aber im ganzen in ruhiger Entwicklung. Die Stadtbucheintragungen, unter denen in den Jahren 1289 bis 1317 eine Reihe von Salzgeschäften sind, lassen erkennen, dass der Salzhandel schon damals den bedeutendsten Faktor im Lüneburger Geschäftsleben bildete.[42] Die Lauenburger Fürsten waren im ganzen dem Kaufmann günstig gesinnt und lehnten sich gern an Lübeck und Hamburg an,[43] die ihrerseits durch Landfriedensbündnisse mit den benachbarten Fürsten um die Aufrechterhaltung des Friedens und Unterdrückung des Strassenraubes bemüht waren.[44] Einmal, im Jahre 1289, finden wir auch Lüneburg im Bunde mit Lübeck, Hamburg, Wismar und den meklenburgischen Herrn gegen Albrecht II. von Sachsen, weil er auf Anraten des Burgmannen Hermann Ribe, der mit Lübeck zerfallen war, den Strassenräubern Zuflucht und Unterstützung im Herzogtum gewährt hatte.[45]

Bei der im Jahre 1322 im Lauenburgischen erfolgten

---

der junge Herzog 1281 schon mündig, und die Erneuerung des Vertrages vom Vorjahre war dann seine erste Regierungshandlung, an der der Bischof ja auch noch teilnahm. Nach v. Heinemann S. 22 wurde er erst 1282 grossjährig.

42. S. unten S. 107 ff.

43. v. Kobbe II S. 37 f.

44. W. Mantels, Lübeck als Hüterin des Land- und Seefriedens im 13. Jahrhundert: Ztschr. d. Ver. f. Lüb. Gesch. u. Alt.-Kunde 1876 S. 120—163.

45. Lün. I n. 168; v. Kobbe II S. 21.

Erbauseinandersetzung kamen von den für den Lüneburger Handel wichtigen Ortschaften Lauenburg, Artlenburg, Eislingen mit der nahe gelegenen Riepenburg an Erich I., Mölln und Geesthacht an Albrecht IV., während der Besitz des Sachsenwaldes zwischen beiden geteilt wurde.[46]

Das gespannte Verhältnis, das in den Jahren vorher zwischen den beiden Linien bestand und in Feindseligkeiten Gerhards von Holstein, des Schwagers Herzog Johanns, gegen Erich I. zum Ausdruck kam, wird die Stadt Lüneburg veranlasst haben, sich von Johanns Gemahlin Elisabeth am 20. März 1320 einen Schutzbrief ausstellen zu lassen.[47] Sie gewährt den Kaufleuten der Stadt und Herrschaft Lüneburg Schutz und Geleit bei der Durchfuhr mit Salz und andern Waren durch ihr Gebiet. Wenn zwischen ihrem Schwager Erich und dem Herzoge von Lüneburg eine Fehde ausbricht, sollen sie selbst, sowie ihre Güter und Leute vier Wochen lang Schutz und Geleite unangefochten geniessen.

Dieselbe Sicherheit verspricht im Jahre 1323 Erich I. für sein Gebiet im Namen aller seiner Untertanen, besonders Bertram Zabels, seines Kastellans zu Lauenburg. Wenn Bertram vom Herzoge zurücktreten will, um die Bürger zu befehden, will sie der Herzog vorher davon benachrichtigen, damit sie die Schädigungen, die ihnen durch Zabel entstehn könnten, sorgsam vermieden. Ausserdem erlaubt er ihnen, Salz durch sein Land hindurchzuführen bei Artlenburg oder Buchhorst oder anderswo, wohin und wann sie immer wollen, und sie sollen nicht gezwungen werden, jemand zum Fahren zu mieten, es geschähe denn nach ihrem eigenen freien

---

46. v. Kobbe II S. 47 ff.; Hasse III n. 257. Zwar vertauscht Herzog Albert am 1. Nov. 1322 Geesthacht und andere Ortschaften an Erich I. (Hasse III n. 488), 1335 (Lün. I n. 381) ist es jedoch wieder im Besitz der Möllner Linie.

47. Lün. I n. 296.

Entschlusse.[48] Dadurch erhielten die Salzhändler eine bedeutend grössere Bewegungsfreiheit.

Wir sehen, wie der Handel im Aufschwung begriffen ist. Hatten bisher neben Artlenburg die Wege über Boizenburg und Lauenburg den Bedürfnissen genügt, so wollte man jetzt dem Salzverkehr neue Handelsstrassen zugänglich machen. Vor allem sollte der Weg über Artlenburg, der in den letzten fünfzig Jahren zu Gunsten Buchhorsts an Bedeutung für die Salzausfuhr verloren hatte, wieder mehr in Aufnahme gebracht werden, zumal da auf ihm der sonstige Lüneburger Handel sich abspielte.[49]

Vorübergehend scheint auch Tesperhude, 5 km abwärts von Artlenburg am rechten Elbufer, Umschlagsplatz gewesen zu sein; denn das Memorialbuch erzählt: „Des Salzes ward da so viel, dass man es auch bei Tespe einführte.“[50] Gemeint kann aber nur das gegenüber am rechten Elbufer gelegene Tesperhude sein, wo eine bequeme Landungsstelle war, weil der von Lauenburg bis Geesthacht fortlaufende Bergrücken hier einen tiefen Einschnitt erleidet. Sonst fehlt jedes urkundliche Zeugnis darüber.

Erich hatte sich 1323 das Recht des Widerrufs vorbehalten, erklärte sich aber, als der Salzhandel auf der Artlenbur-

---

48. Lün. I n. 316: . . . . Specialiter pre domino Bertrammo Zabelli, milite castellano in Lovenborg et nostro vasallo. Sique idem Bertrammus a nobis recedere vellet propter inimicari burgensibus (nicht burgensium) cum eisdem, ex tunc predictis civibus ante intimabimus de ejusdem recessu, ut dampna, que per eundem Bertrammum oriri possent, studiosius (nicht studiose) precaveantur. Insuper prenotatis civibus licentiamus sal transducendum per nostram terram, ubicunque eis libet in Ertheneborch aut Bochorst sive alias, quocunque et quandocunque (nicht quemcunque) predictis libet, nec astricti cuiquam locari ad vehendum nisi de eorum fuerit beneplacito voluntatis.

49. 1335, Lün. I n. 381 Z. 24: Gut, dat man dhar (in Artl.) opschepet, dhat dar gi tollenplichtich heft gewesen, schal sin olden plicht dar gheven.

50. Des soltes wart do so vele, dat men ock tho Tespe powsede.

ger Strasse zunahm, auf Grund von Unterhandlungen, die der Rat mit ihm und seinem Neffen Albrecht IV. eingeleitet hatte, bereit, den steigenden Bedürfnissen des Verkehrs in seinem Lande Rechnung zu tragen. Am 1. August 1335[51] verpflichtete er sich, Artlenburg gegenüber am rechten Elbufer eine Warenniederlage zu bauen, und zwei Häuser dort einzurichten, in denen man Salz und anderes Gut sicher niederlegen könne. Die Niederlage wollte er mit Böttchern und andern für den Kaufmann brauchbaren Leuten besetzen. Lübisches Recht sollte dort Geltung haben. Die Tonnen, die zu Wagen über die Fähre gekommen waren, sollten von den Trägern aufgewunden und aufs Haus geschafft werden; dafür erhielten sie von der Last 2 d.; ebensoviel bedingte sich der Herzog aus. Das lose Salz, das in Schiffen ankam, wurde dort, wie in Buchhorst, in Tonnen gestossen; für die Last musste man 2 d. als 'buedelaghe' bezahlen. Es werden dieselben 2 d. sein, die der Herzog sich vorbehalten hatte, eine Art Lagermiete,[52] wohl als Zuschlag zu den aring-Pfennigen.[53] Die Tonnen wurden von den auf der Niederlage

---

51. Lün. I n. 381 und Hans. II n. 576.

52. Hans. III S. 541; Weissenborn a. a. O. S. 118.

53. Dafür spricht folgende Berechnung: Die Prahme mit 32 Wispeln Inhalt gaben 50 d. aringp., der Wispel $\frac{15}{16}$ d. Die Last enthielt $4^1/_4$ Wispel, die aringp. für das an Ort und Stelle gestossene Salz betrugen also für die Last $\frac{15 . 17}{16 . 4}$ d. $= \frac{255}{64}$ d.; dazu 2 d. buedelaghe, ergibt für die Last $\frac{383}{64}$ d. $= 6$ d. Soviel „archgeld" muss man nach dem lib. mem. später in Lauenburg bezahlen. Für das gleich in Tonnen ankommende Salz war die Abgabe höher. Nach dem lib. mem. zahlten 10 Lasten grosser und 12 Lasten kleiner Tonnen $4^1/_2$ ß. aringp., ersteres entsprechend den Urkunden von 1335, Lün. I n. 381, und 1349, Lün. I n. 454. Danach betrugen die aringp. für die Last gr. Tonnen 5,4 d. mit buedelaghe 7,4 d., für die Last kl. Tonnen $4^1/_2$ d, mit bued. also $6^1/_2$ d. Später, als beide Abgaben verschmolzen waren, wird man von allem Tonnensalze die einheitliche Abgabe von 6 d. als aringp. erhoben haben.

bestellten Böttchern angefertigt, das Holz dazu aus dem Sachsenwalde herbeigeschafft.

Für die Sicherheit der Warenbewegung bedingte man sich folgendes aus: Keine Streiterei oder Schlägerei unter den Knechten (boden) soll dem Gute der Herrn schaden. Grundruhr soll nicht gelten; was den Boden berührt, kann ohne Einspruch wieder aufgewunden werden. Bei einem Kriege zwischen den Lauenburger und Lüneburger Herrn soll der Kaufmann in den ersten vier Wochen Sicherheit geniessen. Bei Zwistigkeiten der Vettern untereinander sollen Kaufmannsgut und Diener Geleit beider und Sicherheit vor ihren Leuten geniessen.[54] Zum Schluss wurde fest-

---

54. Lün. I n. 381 Z. 39: Nen kif noch slachtinge der boden schal der herren gude schaden. Allerleye gruntroringe schal man an allen steden upwinnen ane vare. Wer, dhat we mit usen omen van Luneborch scheleden, na den utganden daghen schal de kopman mit allem gude ver weken velich wesen, to komende, dar he wille. Wer ok, dhat we vedderen scheleden undertvischen, so schal kopmangut unde pouzman an user beider leide wesen unde velich vor alle dhen, de dor us doet unde latet. — Pouzmann (nicht ponzmann wie Hans. II n. 576 oder penzmann wie Hasse III n. 894) hängt mit powsen zusammen. Im lib. mem. S. 99, 1498, heisst es bei Gelegenheit eines Verbotes, die Salzschiffe in der wasserarmen Zeit zu voll zu laden: Dat de schepe gelichtet edder dat gudt gepowset van der enen stede to der andern werde, wente sodan tho merkliken schaden lopt, so dat bose tunnenwerk, dar men dat solt inne föret, nicht kann lijden. Man soll also an seichten Stellen, um den Tiefgang des Schiffes zu vermindern, nicht die Tonnen herausnehmen und an einer andern Stelle wieder einladen. In unserm Bericht heisst es: Dar en mosten se neijn solt powsen, se engeven van iewelken pram soltes archgelt; ferner: Dat men ock tho Tespe powsede. Auch hier: sie sollen kein Salz ausladen etc. Lün. I n. 316 steht allgemeiner: Sal transducendum in Ertheneborch sive Bochorst, Lün. I n. 521: Solt upscepen to Hachede. — Pouzmann ist also eigentlich derjenige, der das Salz auf- und ablädt, in allgemeiner Bedeutung der Angestellte des Salzhändlers, der die Schiffe und Wagen begleitet, gewöhnlich bezeichnet als bode (n. 381), servus (n. 316), in der Mehrzahl auch als familia (n. 296) oder gesinde (n. 406), umschrieben als desse, de dat gout voeret eder bewaret (n. 417).

gesetzt: Wenn die Lüneburger Bürger oder der Herzog es fertig bringen, loses Salz nach Mölln zu bringen, so soll Herzog Albert seine Möllner Bürger dazu veranlassen, Schiffe zu bauen, die geeignet seien, es trocken nach Lübeck zu bringen.[55]

Hier finden wir zum ersten Male eine Wasserverbindung zwischen Lübeck und Mölln erwähnt. Der Möllner See, an dem die gleichnamige Stadt liegt, hat einen Ausfluss in die Trave, Stecknitz geheissen. Darüber sagt Brehmer:[56] „Als Abfluss des Möllner Sees erfreute sie sich von Anfang an eines ziemlichen Wasserreichtums. Dieser liess sich in einfacher Weise dadurch vermehren, dass das Wasser durch eine in der Stecknitz angelegte Schleuse eine längere Zeit im See aufgestaut und dann durch Oeffnen derselben plötzlich dem Flusse zugeführt wurde.“ Das erste direkte Zeugnis vom Bestehen einer Schleuse beim Dorfe Stenborg unweit Möllns stammt vom 14. August 1336.[57] Am genannten Tage verkaufte Herzog Albrecht dem Albert Witte, Vikar an der Heiligen-Geist-Kapelle in Mölln, und dem Nikolaus, Rektor der Kirche in Nusse und Dekan der Kalandsbrüder daselbst, für 130 M. eine jährliche Einnahme von 10 M. aus dem Wasserlauf in der Stecknitz bei dem Dorfe Stenborg zur Ausstattung einer ständigen Vikarie, und zwar sollte der Vikar selbst oder durch einen hiermit betrauten Boten vom Morgen des 16. August an die genannten Renten von den aus der Schleuse fliessenden Einkünften einsammeln und

---

55. Lün. I n. 381 Z. 47: Worden ok de borghere mit us des to rade, dat man solt los konde overbringen, so scolle we hertich Albert mit usen borgheren to Molne dat vormoghen, dhat se schep dhar to buwen, de darto sin bequeme, dat man it droghe to Lubeke bringe.

56. Zur Vorgeschichte des Stecknitzkanals; I. v. Schröder und H. Biernatzky, Topographie der Herzogtümer Holstein und Lauenburg S. 406 (Oldenburg 1855, 56).

57. Lub. IV n. 23: De aqueductu in Stekenitze prope villam Stenborgh facto et dicto szluze.

dort so lange ungestört bleiben, bis er die Rente von 10 M. vollständig eingenommen habe. Das wurde vom Bischof Volrad von Ratzeburg 1337 bestätigt.[58] Am 3. September 1340 überwies der Herzog der Domkirche zu Ratzeburg 6 M. jährlicher Hebung aus der Schleuse, sie sollten eingenommen werden vom 25. Juli bis zum 29. September von den ersten Einkünften der Schleuse.[59] Am 21. Juli 1342 versetzte er den Möllner Bürgern für den Fall, dass er ihnen bis Pfingsten nächsten Jahres die schuldigen 400 M. nicht bezahlt habe, die Einkünfte aus der Schleuse von Pfingsten an bis zu dem Tage, an dem sie die 400 M. ganz erhoben hätten.[60]

Wie hängt der Bau der Schleuse mit dem Versuche Lüneburgs, loses Salz nach Mölln zu schaffen, zusammen? Während Brehmer[61] annimmt, der Herzog habe sie infolge seines Versprechens von 1335 errichtet, meint Koppmann,[62] sie habe schon länger bestanden; denn die Zusicherung Alberts beziehe sich nicht auf den Bau von Stecknitzschiffen überhaupt, sondern nur von solchen, in denen das lose Salz trocken, d. h. nicht durch Regen oder durch Leckage beschädigt, von Mölln nach Lübeck gebracht werden könne. Wie auch das Verhältnis zwischen dem herzoglichen Versprechen und der Errichtung der Schleuse gewesen sein mag, jedenfalls war die Wasserstrasse für den Salzhandel nur nutzbar zu machen, wenn man das Salz im losen Zustande nach Mölln bringen konnte; denn die kleinen flachen Boote, die allein dort fahren konnten, waren nicht geeignet, die grossen Tonnen in sich aufzunehmen. Erst die Lübecker richteten, als sie einige Jahrzehnte später Mölln erworben

58. Hasse III n. 961.
59. Mekl. IX n. 6067.
60. Lub. IV n. 30.
61. a. a. O.
62. S. 97 ff.

hatten, die Stecknitzfahrt für Schiffe von der Grösse der lüneburgischen her. Die Aussicht, dass es glücken würde, das lose Salz unbeschädigt auf Wagen bis Mölln zu schaffen, gewann dadurch an Wahrscheinlichkeit, dass der Weg dahin kaum halb so lang war als der nach Lübeck. Die Möllner Bürger erhielten das Niederlagerecht, d. h. das alleinige Recht, auf ihren eigens dazu gebauten Kähnen das Salz von Mölln nach Lübeck verschiffen zu dürfen.

Und wirklich glückte den Lüneburgern ihr Versuch, so dass sich Herzog Albert 1342 veranlasst sah, den Schiffsverkehr durch feste Bestimmungen zu regeln.[63] Für die Benutzungsweise der Schleuse teilte er das Jahr in zwei Abschnitte. Von Ostern bis zum 15. August sollen immer 24 bis 30 Prahme zugleich durch die Schleuse gehn. Ist so viel Salz in Mölln, dass man eine solche Anzahl von Schiffen damit befrachten kann, und kommen dann die Hüter des Salzes und fordern das Wasser vom Schleusenwärter, so soll dieser am nächsten Tage die Schleusen öffnen, damit man nach Lübeck gelangen kann. Vom 16. August bis Ostern soll man ihnen das Wasser nach ihrer Bequemlichkeit und nach alter Gewohnheit geben, ohne eine ungebührliche Abgabe auf den Prahm oder das Salz oder das Gut zu setzen, die die gewohnheitsmässige übersteigt.[64]

Wir sehen also, dass die neuen Bestimmungen nur die

---

63. Lün. I n. 406 und Hans. II n. 704.

64. Lün. I n. 406 Z. 7: Wan also vele soltes is tho Molne, dat men scepen mach ver unde twintich prame eder drittych und dar untvischen unde de ghene komen, de dat solt bewaret unde dat water eschet van deme, de de sluse bewaret, des neghesten dages darna scal men dat water gheven also, dat se tho Lubeke moeghe komen tho allen thiden van paschen went to user vrouwen daghe der ersten. Darna van user vrouwen daghe bet tho paschen scal men dat water gheven im tho make na older wonheyt, und nen unreycht scal men op de pram noych up dat solt noych up dat ghout setten, mer also eyn ol wonheyt is ghewesen.

Zeit von Ostern bis zum 15. August betreffen. Man darf sie aber nicht auf die Verschiedenheit des Wasservorrats in den beiden Abschnitten zurückführen.[65] Im Elb-Travegebiet sind die wasserärmsten Monate in Jahren mittlerer Regenhöhe der August, und dann Juli und September, in den trockensten Jahren ist die Reihenfolge Juli, Juni, August.[66] Danach kann der 15. August keinen Einschnitt bilden. Wohl aber stand dieser Termin mit dem Häringsfang in Verbindung. Der offizielle Beginn des schonenschen Marktes datierte eben mit dem 15. August, wenn auch sein eigentlicher Schwerpunkt in den September fiel.[67] Aus dem 16. Jahrhundert erfahren wir, dass in Lüneburg die Vorbate schon zu Jakobi (25. Juli) festgesetzt wurde um der Schonenfahrer willen, obwohl sie erst zwischen Weihnachten und Lichtmessen (2. Februar) bezahlt zu werden brauchte.[68] Der 15. August als Anfang des schonenschen Marktes war also der Tag, an dem die dorthin bestimmten Lieferungen anfingen, Mölln zu passieren. Naturgemäss begann mit diesem Tage hier ein bedeutend stärkerer Transitverkehr. Für die nun folgende Zeit bedurfte es keiner beschränkenden Bestimmungen, weil immer eine genügende Anzahl von Schiffen vor der Schleuse wartete. Dagegen wollte man in dem Zeitraum von Ostern bis zum 15. August, wo der Verkehr schwächer war, unnützes Vergeuden des Wassers vermeiden und erliess deshalb die neuen Festsetzungen. Man muss sich vergegenwärtigen, dass später der See beim Oeffnen der Oberschleuse drei Zoll von seiner Höhe ver-

65. So Koppmann S. 98.

66. Diese Aufstellung beruht auf neueren Beobachtungen, die bei der Obereider, die wie das Elb-Travegebiet zum Regengebiet der Nordsee gehört und die gleichen Abflussverhältnisse wie die Stecknitz hat, angestellt sind (Rehder S. 26 f.).

67. Schäfer, Schonen S. LI u. XCII.

68. Staph. S. 860; Zenker S. 38.

lor, vor Erbauung der Donner- und Berkenthinerschleuse natürlich noch mehr, und dass die teilweise Ersetzung des Wassers aus der Scheitelhaltung des Delvenaukanals damals noch fehlte.[69]

Die Herzöge hatten wohl geglaubt, der Salzhandel würde sich ganz nach Artlenburg ziehen. Darum erlaubten sie 1335 den Bürgern nur dann den alten Weg wieder zu fahren, wenn man ihnen den Beweis erbrächte, den neuen nicht fahren zu können. Die alte Handelsstrasse über Lauenburg-Buchhorst hat ihre Bedeutung aber nicht eingebüsst. Vielmehr liessen sich die Lüneburger 1341 ihr Privilegium von 1278 erneuern[70] und verglichen sich 1349 mit Herzog Erich dem Jüngeren wegen des Inhalts der Salztonnen in Lauenburg.[71]

Die Schiffbarmachung der Stecknitz hatte einen erfreulichen Aufschwung des Salzhandels nach Lübeck zur Folge. Selbst in einer Jahreszeit, wo die Hauptausfuhr noch nicht begonnen hatte, lagen, wie wir sahen, gelegentlich dreissig Schiffe vor der Schleuse. Gerade damals aber gestalteten sich die Verhältnisse im Lauenburgischen sehr ungünstig für den Kaufmann. Erich der Jüngere, den sein Vater seit 1339 die Regierung ziemlich selbständig führen liess, zeigte sich den Handelsleuten übelwollend, liess den Strassenraub geschehen[72] und soll, wie Detmar[73] erzählt, auch selbst innerhalb des Gebietes, wo er das Geleitsrecht hatte, Wagen beraubt und viele Kaufleute aus Sachsen, Westfalen und andern Ländern gefangen genommen haben. Gegen ihn zog Ende 1343 sein Vetter Albrecht IV. im Bunde mit den Städten Lübeck und Hamburg zu Felde und zerstörte die Raubschlösser.[72]

69. Behrens S. 9.
70. Lün. I n. 402.
71. Lün. I n. 454.
72. v. Kobbe S. 82 ff.
73. I S. 496.

Die Lüneburger hatten zwar von dem jungen Herzoge am 17. Mai 1341 eine Bestätigung ihres Privilegs von 1278 mit neuen Bestimmungen über die Fahrt auf der Dove, einem Arm der Elbe, erlangt,[74] werden aber trotzdem in diesen Jahren auch unter seinen Gewalttätigkeiten zu leiden gehabt haben. Das musste ihnen den Wunsch nahe legen, sich enger an Albrecht anzuschliessen, zumal da die den Scharfenberg gehörige Raubburg Linow die Strassen von Lauenburg und Artlenburg nach Mölln beherrschte. Albrechts Interesse für Lüneburg war gewachsen, seitdem seine Möllner eine bedeutende Einnahme aus den Salzfrachten auf der Stecknitz hatten. Er versprach daher in derselben Urkunde, in der er die Möllner Verhältnisse regelte: Wollen die Lüneburger ihr Gut von Mölln nach Geesthacht oder von Geesthacht nach Mölln fahren, so sollen wir und unsere Amtleute ihnen dabei förderlich sein, und sie sollen ihren Zoll dafür zu Mölln geben und nirgend anderswo, vorausgesetzt, dass das Gut zu Lauenburg zollfrei ist.[75] Also nur die Waren, die, wenn sie Lauenburg passieren würden, dort nicht zollpflichtig sein würden, unterliegen dem Herzog

74. Lün. I n. 402. Der Umstand, dass Erich hier über den Zoll in Mölln verfügt, erklärt sich wohl daraus, dass dieser Teil der Urkunde eine wörtliche Wiederholung der älteren von 1278 ist, die vor der Landesteilung ausgestellt war. 1359 beim Verkauf Möllns an Lübeck verfügt die Bergedorfer Linie allein über den dortigen Zoll (Lub. III n. 323), wie sie andererseits an dem Lauenburger Zoll keinen Anteil hat. Höhlbaum (Hans. II n. 672) nennt Erich I. als Aussteller der Urkunde. Doch ist es wohl Erich II. gewesen, der seit 1339 an der Regierung teilnahm. Denn die Bestätigung von Urkunden musste von jedem neuen Landesherrn eingeholt werden. Der Druck in Lün. I S. 233 enthält sinnstörende Fehler, die nach Hans. I n. 807 zu berichtigen sind.

75. Lün. I n. 406 Z. 35 (Hans. II n. 704): Unde anders nerghen, dest dat ghout to L. tollenvri si. So richtig nach dem Original. Lub. II n. 747 unrichtig nach einer neueren Abschrift: Und anders nergendes, (dat) dat guet to L. toll frie sie.

Albert gehörigen Zoll in Mölln, für die Güter aber, die bisher über Lauenburg versandt wurden und an Herzog Erich den Zoll zu entrichten hatten, bleibt die Zollpflicht an die Lauenburger Linie bestehen, auch wenn sie über Geesthacht gehn.

Damit wird der andern Linie ihr Anrecht auf den Salzzoll gewährleistet; denn Lauenburg und Artlenburg waren Zollstätten für die Handelsbewegung nach Lübeck, Mölln für die in umgekehrter Richtung.[76] Bei der Landesteilung ist sicherlich auch der Gesichtspunkt massgebend gewesen, beiden Linien annähernd gleiche Einkünfte aus dem Transitverkehr zu sichern. Dass die Lauenburger Linie den Zoll für den Salzhandel nach Lübeck grundsätzlich für sich in Anspruch nahm, und dass dies allgemein anerkannt wurde, tritt später deutlich hervor: Als man wegen einer Fehde zwischen Herzog Wilhelm und Erich I. (1359/60) alles Salz nach Hamburg senden musste, erhob Werner Bardowiek, der damalige Pfandinhaber des Lauenburger Salzzolls, in Lüneburg den Lauenburger Zoll und gab ein Zeichen an den Eislinger Zöllner mit, der die Tonnen frei passieren lassen musste.[77]

Die Verlegung der Strasse konnte nur dazu beitragen, den Gegensatz zwischen Erich II. und Lüneburg zu verschärfen. Nach dem tatkräftigen Eingreifen seines Vetters und der Städte Hamburg und Lübeck im Jahre 1343 finden wir ihn aber geneigt, wieder geordnete Zustände in seinem Lande einzuführen und dem Kaufmanne seinen Schutz angedeihen zu lassen. Durch die Bemühungen seines Vaters, der seine Regierungsweise nicht billigte, und Ottos von

76. Lün. I n. 126 Z. 41: Cives . . . in . . . Molne pro quolibet last allecum dabunt quatuor d. et septem s.; Lün. I n. 38 Z. 37: Haring unde allerhande gut, dat to Molne kumt, schal dar tollen na older wonheit unde nicht to Erteneborch; s. unten S. 92.

77. Lib. mem.; s. unten S. 55.

Braunschweig—Lüneburg gelang 1344 auch eine Aussöhnung mit Lüneburg. Nachdem sich Erich der Aeltere wegen des Eislinger Zolls, über dessen unrechtmässige Erhebung sich die Stadt beschwert hatte, dem Schiedsspruch Herzog Ottos unterworfen hatte,[78] stellte er am 25. Juli in Gemeinschaft mit seinem Sohne der Stadt ein neues Privilegium aus,[79] das eine Reihe von Zugeständnissen zum Schutze des Handels enthielt: Wir nehmen die Bürger, ihr Gut und ihr Gesinde in unsern Frieden und Schutz. Erleiden sie Schaden von unsern Leuten, so sollen wir ihnen den vergüten; geschieht es von Fremden, so wollen wir sie zum Schadenersatz anhalten und im Weigerungsfalle ihre Feinde werden. Bei einer Fehde mit ihren Herzögen wollen wir uns nicht am Gute der Bürger schadlos halten, sondern sie in unsern Schlössern und Gebieten schützen wie unsere eigenen Untertanen. Was an Ungebührlichkeiten zu Wasser und zu Lande zwischen uns und ihnen vorgekommen ist, soll vom heutigen Tage an als ausgeglichen gelten. Wenn diejenigen, die das Gut fahren oder bewachen, Schaden tun oder erleiden, soll das dem Gut nicht nachteilig sein.[80] Gebrauchen die Lüneburger unsere Hilfe zu ihren Tagfahrten, so wollen wir, wenn der Ort für uns günstig liegt, kommen und ihnen zu ihrem Rechte verhelfen.

Eine der hier getroffenen Bestimmungen aber bot Stoff zu neuen Konflikten: Sie sollen mit ihrem Gute durch unser Land fahren, wo ihnen das geeignet erscheint, wenn sie nur den Zoll entrichten, den sie von Rechts wegen geben sollen, und dann wollen wir, sowie unsere Amtleute und

---

78. Lün. I n. 414.
79. Lün. I n. 417.
80. Lün. I n. 417 Z. 26: Allerleye unrat und unrecht, it si an watere oder an lande, dat legghe wi af mit en. Were dat also, dat desse, de dat gout voeret eder bewaret, scaden deden eder nemen, dat en scal deme goude nen hinder wesen.

Mannen ihnen dabei förderlich sein. Sobald die Kaufleute den Weg über Geesthacht einschlugen, erhoben sich Schwierigkeiten bei der Zahlung des von Erich grundsätzlich in Anspruch genommenen Salzzolls, da die Zollstätten Lauenburg und Artlenburg, in denen er ihn bisher eingenommen hatte, von den Händlern nicht mehr berührt wurden, eine Bestimmung darüber, wo der Zoll in diesem Falle gezahlt werden sollte, 1342 aber nicht getroffen war.[81]

1346 waren während einer längeren Abwesenheit des Herzogs die Unruhen von neuem ausgebrochen; die Raubritter hatten sich wieder der Linow, die von Erich angekauft war, bemächtigt und machten von hier aus die Strassen unsicher. Es gelang erst nach Abschluss eines Landfriedensbündnisses zwischen Erich II., dem Grafen von Holstein und Lübeck, in das sich später auch Adolf von Schaumburg und Hamburg aufnehmen liessen, der Raubritter Herr zu werden und die Linow zu brechen (6. September 1349).[82]

In diesen unruhigen Jahren werden die Lüneburger unter Vermeidung Lauenburgs und Artlenburgs Lübeck von Geesthacht aus aufgesucht oder ihr Salz mehr nach Hamburg ausgeführt haben. Um den daraus von neuem er-

---

81. Aus der hier in Betracht kommenden Stelle der Urkunde von 1342 (Lün. I n. 406 Z. 30) dürfen wir wohl nach der Erklärung, die wir ihr auf S. 46f. gegeben haben, nicht den Schluss ziehen, dass Mölln Salzzollstätte für den Handel über Geesthacht sein sollte. — Auch sonst scheinen in diesen Jahren Reibereien persönlichster Art zwischen dem jungen Herzoge und den Lüneburgern vorgekommen zu sein. Auch diese wurden ausgeglichen, wie aus einer Urkunde, die Erich der Aeltere am 10. August 1344 darüber ausstellte, hervorgeht (Lün. I n. 418). Wenn künftighin der junge Herzog einen Ratsherrn oder Bürger beschuldigt, so soll dieser ihm oder seinen Amtleuten vor dem städtischen Gericht gegenüber gestellt werden. Fügt ein Bürger dem Herzog Schimpf oder Unrecht zu und wird dabei betroffen, so soll er das sühnen, wie es Rechtens ist.

82. v. Kobbe S. 83 ff.; Detmar I S. 506, 515 ff.

wachsenden Streitigkeiten ein Ende zu machen, kam man schon vor Abschluss des Landfriedensbündnisses durch Vermittlung Herzog Ottos auf einen Ausweg, der den Kaufleuten völlige Bewegungsfreiheit liess, ohne doch die Zollansprüche Herzog Erichs zu verletzen. Am 29. Juni 1348 verkaufte nämlich Herzog Erich seinen Salzzoll an den Lüneburger Rat für 1100 M. auf sechs Jahre.[83] Dadurch war der Rat an den ungeschmälerten Einnahmen aus dem Zoll interessiert. Herzog Otto scheint sich dafür verbürgt zu haben. Denn am gleichen Tage machte ihn Erich in einem eigenen Schreiben darauf aufmerksam, dass nach den Vereinbarungen mit dem Rate die Bürger mit ihrem Gute und Salze auf allen Wegen fahren dürften, aber so, dass dadurch seinem Zoll und seiner Gerechtigkeit kein Schaden entstände.[84]

Am selben Tage (29. Juni) beurkunden Ficke Marscalc und Heyno Dukere, dass sie die Erlaubnis zum Verkauf des Salzzolls in der Weise, wie es die Briefe der Fürsten und der Burgmannen aussagen, gegeben haben und die Herzöge samt den Burgmannen während der sechs Jahre in ihrer Vereinbarung nicht stören wollen.[85] Das geloben sie Segheband von dem Berge, dem Vertreter des Lüneburger Rates.[85] Erich der Aeltere weist Segheband den Riken, der mit Segheband von dem Berge identisch ist, und den Ratsherrn Hasseke, jedenfalls weil sie vom Rate mit der Verwaltung des Zolls betraut sind, noch besonders darauf hin, dass alles Salz, das zu Lauenburg Zoll zu zahlen pflegt,

83. Lün. I n. 442, 443: Am 2. Juli bescheinigt Erich, die ganze Summe erhalten zu haben.

84. Lün. I n. 441: In der wis, also use breve spreken, also, dat is us in usem tolne und in user rechticheyt nenen scaden do.

85. Lün. I n. 442. — Z. 11 heisst es: Dat love wi in truwen dem menen rade to Louenborch. Im Original hat sich der Schreiber zuerst verschrieben und 'Lovenborch' gesetzt. Dann hat er das 'o' in 'v' und — weniger deutlich — das 'v' in 'n' verwandelt, so dass nun gelesen werden muss 'Lunenborch'.

die Elbe frei auf und nieder gehen kann, wohin man es fahren will, solange die Fehde dauert, vorausgesetzt, dass ihm und den Lauenburger Burgmannen ihr Anteil am Zoll entrichtet werde.[86] Hier ist es deutlich ausgesprochen: Das

86. Lün. I n. 444: Iu ratmanne to Luneborch Seghebande den Ryken unde hern Hasseken. Nach Luneborch ist wohl ein Komma zu setzen, so dass es heisst: Euch Ratsmannen, sowie Segheband dem Riken und Herrn Hasseke. Denn nur Hasseke ist Ratsherr, während Segheband der Rike Knappe und identisch ist mit S. v. d. Berge, von dem es n. 442 heisst: Dat love wi . . dem menen rade to L. und to erer hant Seghebande van dem Berge. Die Identität wird erwiesen durch folgende Stellen. Sud. I n. 510, 1331 . . . . Segebando de Monte, dicto Rike, famulis; Sud. II n. 7, 1342: . . . . Und Seghebande van deme Berghe dem Riken, knechten; Sud. II n. 332, 1349: Seghebande van deme Berghe deme Riken . . . knechten; Is. n. 227, 1349: Segheband de Rike van deme Berghe. Er ist der einzige Adlige, der im Stadtbuch als Bürge für einen Neubürger auftritt. StB. 166, 21, 1358: Dominus Seghebandus de Monte, StB. 173, 33, 1360: Dominus Seghebandus Rike; StB. 187, 16, 1364: Dominus Seghebandus de Monte miles. Lün. II n. 984, 1383 Juni 15: Otto Grote verkauft an das Michaeliskloster „usen hoff, garden unde wurd, de belegen sind uppe dem Dependale in deme Grymme by der stad to Luneborg by des rades hove, de ichteswanne hern Segebande dem Riken hord hadde.“ Da der Vorname Segheband bei denen v. d. Berge häufig vorkommt, so können wir oft nicht entscheiden, ob unser Segheband gemeint ist. Sicher haben wir Segheband den Riken vor uns, der am 18. Mai 1368 folgende Urkunde ausstellte: (Lün. I n. 599.) We her Segheband van dem Berghe, ridder, unde Johannes syn sone, knecht, bekenned unde betughed . . . . ., dat we vor drehundert mark penninghe . . . . . hebbet vercoft unde uppelaten . . . deme rahde der stad to Luneborgh . . use steenhus, dat dar steyd in der olden stad bi uses vedderen hern Werners hove van dem Berghe, unde dhe woord unde dhen eghendom der stede, dar dat hus uppe steyt, unde ok dhen hof unde al dat buwe, dat in deme hove unde up der woord is. Aus diesem Grundbesitz in der Stadt erklärt es sich wohl auch, dass Segheband als Ritter des Herzogs die Bürgschaft für Neubürger übernehmen durfte. Seine doppelten Beziehungen zum Herzog sowohl, als zur Stadt Lüneburg werden auch der Grund gewesen sein, weshalb er bei dem im Jahre 1348 unter herzoglicher Vermittlung geschehenen Verkauf des Lauenburger Salzzolls an den Rat die Vertretung

Salz braucht, solange der Krieg währt, nicht über Lauenburg befördert zu werden, sondern darf elbabwärts, also nach Hamburg, und elbaufwärts, also nach Geesthacht oder Boizenburg gesandt werden, unterliegt aber dem Lauenburger Zoll. Der Rat wird daher, wie es bei der nächsten Verpfändung wirklich bezeugt ist,[87] den Zoll für das nach Lübeck bestimmte Salz in Lüneburg erhoben haben. Dasselbe dürfen wir nach dem Gebrauch, wie er zehn Jahre später bei neuen politischen Verwicklungen angewandt wurde,[87] für das Salz annehmen, das ausnahmsweise nach Hamburg statt nach Lübeck geschickt wurde. An den Eislinger Zöllner gab man ein Zeichen mit, der die Tonnen frei vorüberlassen musste.

Im nächsten Jahre wurde ein Streit zwischen Erich und dem Rate wegen der Grösse der nach Lauenburg kommenden Salztonnen, der offenbar auch schon lange gespielt hatte und ein Licht auf das unerquickliche Verhältnis zwischen beiden fallen lässt, beigelegt.[88] Er hatte sich besonders dann erhoben, wenn die herzoglichen Beamten annahmen, die Tonnen enthielten mehr Salz, als verzollt würde. Danach scheint es fast, als ob der Zoll wieder eingelöst wäre. Da aber der Kaufvertrag erst 1354 ablief, gerade in dem Jahre, in dem der Zoll von neuem verpfändet wurde,[89] so können wir das kaum annehmen. Ausserdem ist die Unstimmigkeit nicht jetzt erst entstanden, sondern wird auch

---

des Rates den Lauenburger Rittern gegenüber übernahm. Da Herzog Otto dem Lauenburger Fürsten versprochen hatte, für die richtige Verwaltung des Zolls zu sorgen, so wird Seghebaud als sein Vertreter dem Ratsherrn Hasseke an die Seite gestellt sein.

87. Lib. mem.; s. unten S. 54.

88. Lün. I n. 454 und Hans. III n 151.

89. Die Nachricht steht in der Aufzeichnung als letzte zum Jahre 1354, vorher werden die vorhergehenden Zeiten in grossen Zügen geschildert, also wird sie den Anlass gegeben haben, dem ganzen Abschnitt die Zahl 1354 voranzusetzen.

zum Teil durch die andern Misshelligkeiten mit hervorgerufen sein. Für den Herzog war die Streitfrage auch während der Verpfändung des Zolls von Interesse, weil die aring-Pfennige weiter in Buchhorst entrichtet wurden. Darum nennt die Urkunde auch nicht den Zöllner, sondern den Herzog und die Amtleute als diejenigen, welche Misstrauen über die Grösse der Tonnen empfunden hätten. Denn diese hatten offenbar die für die aring-Pfennige übernommenen Verpflichtungen innerhalb ihres Amtsbezirkes zu erfüllen.

Den Satzungen, die 1349 vereinbart wurden, liegen die Verhältnisse zu Grunde, wie sie sich in Lüneburg herausgebildet hatten und schon 1335 für Artlenburg festgelegt waren.[90] Doch war damals nicht der Fall vorgesehen worden, dass die Tonnen grösser waren als das Normalmass. Dafür werden die neuen Bestimmungen erlassen. Zehn Lasten Tonnen sollen $42^1/_2$ Wispel enthalten, die Tonne $8^1/_2$ Scheffel. Zur besseren Kontrolle sollen der Rat und der herzogliche Zöllner dieselben Masse haben, nämlich ein Bauchband,[91] ein Hauptband,[92] einen eisernen Stab von der Länge der Fassdauben und einen Salzscheffel, wie er in der Stadt gebräuchlich ist. Hegt der Zöllner bei einer Tonne Verdacht, so darf er ihre Masse mit Hülfe der Bänder und Bolzen feststellen; hat sie ihr richtiges Mass, soll er sie ruhig passieren lassen, ist sie aber grösser, soll er das Salz herausschlagen und mit dem Scheffel messen. Bei den Untersuchungen soll der Besitzer oder sein Bote zugegen sein. Enthält die Tonne mehr, so muss man das dem Herzog oder seinem Zöllner nach Recht oder nach Gnaden büssen;[93]

---

90. Lün. I n. 381.

91. Band um den Bauch einer Tonne (Hans. III S. 541).

92. Band um das Haupt einer Tonne (Hans. III S. 555).

93. Lün. I n. 454 Z. 31: Heft se mer wen neghendehalve schepel soltes, dat scal men uns unde unsem tolner van unser weghene beteren na rechte edder na gnaden. Ebenda Z. 40: Darvore scal men uns beteren den broke edder unsem tolner na rechte edder na gnaden.

hat sie aber den vorgeschriebenen Inhalt von $8^1/_2$ Scheffeln, so darf sie der Beamte nicht weiter aufhalten oder beanstanden. Zwei oder drei Tonnen in jeder Last dürfen das Normalmass überschreiten, sind es noch mehr, muss man Brüche zahlen.[93]

1354 wurde dann der Zoll von neuem an den Lüneburger Werner Bardowiek verpfändet, der ihn ebenfalls in Lüneburg erhob.[94]

Die fünfziger Jahre waren erfüllt von den Kämpfen um die Grafschaft Schwerin.[95] Kurz bevor auch Herzog Wilhelm von Lüneburg als Verbündeter Meklenburgs gegen die Grafen von Schwerin und Erich von Sachsen mit hineingezogen wurde,[96] gelang es Lüneburg, sich die mit Mühe erreichten Vergünstigungen in unzweideutiger Form vom Lauenburger bestätigen zu lassen.[97] Sie dürfen mit ihrem Salze und ihrem Gute in sein Land und aus seinem Lande und durch sein Land fahren, wenn sie von ihren Schiffen zu Lauenburg nach alter Gewohnheit und Sitte Zoll geben, und dürfen ihr Salz frei ausschiffen zu Geesthacht oder innerhalb des Landes, wo sie wollen, und es bringen, wohin sie wollen. Sie dürfen auch, wenn sie ihren Zoll gegeben haben, nach Boizenburg fahren und ihr Salz dort ans Land schaffen.

Aber in den folgenden Jahren mieden sie wegen des Krieges die Lauenburger Strassen. Herzog Wilhelm eroberte 1359 die Riepenburg, Kirchwerder und Neuengamme[98] und beherrschte dadurch die Ilmenaumündung und den Weg nach Hamburg. Deshalb sandten die Lüneburger alles Salz nach Hamburg. Von dem Tonnensalz durfte Bardowiek,

---

94. Lib. mem.: Item bij den tijden do vorsatte der here van Sassen mit fulbord sijner manschop den solttollen tho Louenborch Werner Bardewicke und de nam den tollen up bijnnen Lüneborch.

95. Rische S. 40—44.

96. Mekl. XIV n. 8377, 1357 Aug. 15.

97. Lün I n. 521, 1357 April 29.

98. v. Heinemann S. 32 f.

da es ursprünglich nach Lübeck bestimmt war, den Lauenburger Zoll in Lüneburg erheben. Er gab den Eigentümern dort ein Zeichen, das die Tonnen in Eislingen zollfrei machte.[99] Das konnte natürlich nur mit Zustimmung Herzog Wilhelms geschehen, der hier also den Verpflichtungen, die sein Bruder Otto 1348 dem Lauenburger gegenüber eingegangen war, nachkam.

Nach Beendigung der Fehde (1360) lösten die Lauenburger Burgmannen nach Uebereinkunft mit ihrem Herrn den Zoll von Werner Bardowiek ein und legten ihn wieder nach Lauenburg, weil sie ihre Rente darin hatten, und übergaben seine Verwaltung dem Lüneburger Bürger Gereke Grabow. Dafür werden folgende Erwägungen ausschlaggebend gewesen sein: Die Renten waren abhängig von der Frequenz der Salzschiffe in Lauenburg. Da der Eislinger Zoll samt der Riepenburg in den Händen des Lüneburger Herzogs geblieben war, so lag die Gefahr nahe, wie es ja eben erst geschehen war, dass die Salzausfuhr sich mehr nach Hamburg zog. In diesem Falle hing es lediglich von dem guten Willen des Herzogs ab, ob er unter Verzicht auf eigene Zollansprüche die Erhebung des Lauenburger Zolls auch weiterhin gestatten wollte. War ein Lüneburger Bürger zumeist an der ungeschmälerten Erhaltung des Zolls interessiert, so konnte man darauf rechnen, er würde bei dem Wohlwollen, das der Herzog seiner Stadt entgegenbrachte, seine Ansprüche auch durchsetzen. Und wirklich durfte Grabow wie Bardowiek von allem Tonnensalz, das nach

---

99. Lib. mem.: Item na der tijt ward eijn krijch twischen hertogen Wilhelm und dem van Sassen, dat men alle solt moste tho Hamborch tosenden durch des krijges wijllen. Do nam Werner Bardewijck den tollen vordan up tho Lüneborch, wat betunnet ward, und tho Eijsslinge gaff men neijnen tollen van dem tunneden solte, dar gaff Werner Bardewijck eijn teken up. Item bij den tijden wan hertoge Wilhelm de Rijbenborch und buwede up den Gammer ordt.

Hamburg ging, also eigentlich Herzog Wilhelm in Eislingen zollpflichtig gewesen wäre, schon in Lüneburg den Lauenburger Zoll erheben.[100]

Wir fanden 1357 die Handelsstrasse über Boizenburg nach langer Zeit wieder erwähnt. Sie scheint gegenüber den Lauenburger Wegen für die Ausfuhr nach Lübeck an Bedeutung verloren zu haben, vielleicht nicht ohne Zwangsmittel von Seiten der Herzöge.[101] Immerhin war aber wegen der Holzzufuhr eine stete Verbindung mit Boizenburg für die Bürger zu erwünscht, als dass sie den Salzhandel hierher aufgegeben hätten. Ausserdem wurde ja Meklenburg selbst von hier aus mit Salz versorgt. Als dann Herzog Albrecht von Meklenburg, der ja damals mit Herzog Wilhelm eng verbündet war, 1358 in den Besitz des Elbortes gelangte, wird er versucht haben, den Verkehr wieder mehr hierher zu ziehen. Am 4. Dezember 1361 oder 62 forderte der meklenburgische Hauptmann in Boizenburg, Vicke Moltke, die Ratsherrn von Mölln auf, dafür zu sorgen, dass ihre Bürger und der gemeine Kaufmann die Strasse zwischen Boizenburg und Mölln wieder aufsuchten wie von Alters her, die sie jetzt wegen des Krieges zwischen den Herrn umfahren hätten. Der Häringszoll würde bis nächsten

---

100. Lib. mem.: Item do de krijch gesonet wart, do vorgingen sick de manschopp mijt dem van Sassen und loseden vann Werner vorschreven den tollen undt leden den wedder tho Louenborch, darum dat de manschopp ohre rente darjnne hadden, undt bevelen do Gereken Grabowen den tollen. Vordan wat men van solte an tunnen forede van Lüneborch tho Hamborch wardes, de nam van der last 3 s. 4 d. und gaff dem schijpmanne eijn teken an den tolner tho Eijslinge. Dar en dorfte men denne neijnen tollen geven, sunder dat lose solt gaff in vorscrevener wijse.

101. Derartige Tendenzen sind ja schon gekennzeichnet worden. Auch die Hamburger legen 1322 Wert auf die Versicherung Erichs I., er wolle sie nicht zwingen, mit ihren Salzschiffen nach Lauenburg zu fahren (Hasse III n. 480).

Pfingsten auf die Hälfte herabgesetzt werden.[102] Mit Lüneburg geriet er in diesen Jahren in Zwist, weil er die von der Stadt in Anspruch genommene Freiheit vom Häringszoll nicht anerkennen wollte, und belegte 60 Lasten Häring, die auf der Hude in Boizenburg aufgestapelt waren, mit Beschlag.[103] Lüneburg wandte sich wegen eines Rechtsgutachtens in dieser Angelegenheit an Hildesheim.[103] Im Jahre 1369 erhielt es auch vom Grafen Otto von Tecklenburg, dem Sohne des letzten Schweriner Grafen, die Bestätigung, dass die Bürger nur für Salz zur Zollzahlung verpflichtet seien.[104]

Der Krieg, der in demselben Jahre zwischen den Herzögen Magnus und Albrecht von Meklenburg ausbrach,[105] störte von neuem die Boizenburger Beziehungen. Nach der Aussöhnung[106] bemühte sich der Rat von Boizenburg, den Lüneburger Verkehr wieder über seine Stadt zu lenken. Er schrieb deshalb unter Berufung auf Moltke am 27. Juni 1370 an die befreundete Stadt, da ihre Bürger und der Kaufmann gern mit Salz und Gut nach Boizenburg führen, die Strassen jetzt aber für gefahrvoll hielten, so teile er ihnen mit, dass die Versöhnung zwischen den Herrn völlig hergestellt sei und die Lübecker und ihre Bürger sicher nach Boizenburg fahren könnten, und zwar bis Michaelis, ohne Häringszoll entrichten zu müssen; eine Tagfahrt zwischen den beiden Herzögen, wozu sie ihrerseits Magnus veranlassen sollten, werde die endgültige Regelung herbeiführen.[107]

Wenn wir auf die 100 Jahre, die soeben an uns vorübergezogen sind, zurückblicken, so haben wir das Bild

---

102. Lub. III n. 414. Das Jahr steht nicht fest, das frühste ist 1361.

103. Hans. IV n. 68—70. Die Angelegenheit wird vom Herausgeber an das Ende des Jahres 1362 gesetzt.

104. Lün. I n. 622.

105. Rische S. 49 f.

106. Mekl. XVI n. 10070, 1370 Juni 19.

107. Mekl. XVI n. 10075.

einer kraftvollen, nach Ausdehnung und weiterer Verbreitung ringenden Entwicklung vor uns. Die Bestrebungen der Stadt fanden eine mächtige Stütze an dem Wohlwollen und, musste es sein, an der tatkräftigen Hülfe ihrer Landesherrn. Wie sie nach aussen für die Interessen ihrer Stadt eintraten, so zeigten sie sich auch im Innern stets entgegenkommend. Besonders wichtig waren die Vergünstigungen, die sie der Stadt für ihre Holzzufuhr zuteilt werden liessen. In der Saline wurde nur Holz als Feuerung für die Pfannen gebraucht, — im 16. Jahrhundert sind es 29 000 Faden,[108] nach einer andern Angabe 32 700 Faden[109] jährlich — und ausserdem erforderte das Böttcherhandwerk grosse Mengen.

Der Herbeischaffung des Holzes vor allen galt die Schiffbarmachung der oberen Ilmenau. Nachdem die Klöster St. Michael und Medingen bereits 1332 die Fahrt zwischen Lüneburg und Cellenhausen (Wüstung) hergestellt hatten,[110] erlaubten die Herzöge 1348 den Bürgern die Säuberung und Räumung des Flusses bis Uelzen, überliessen ihnen Land an beiden Ufern zur Anlegung von Leinpfaden und gestatteten die Anlage von vier Holzhuden.[111] 1365 wurde der Stadt die freie Holzzufuhr bestätigt.[112] Um die in der Herrschaft vorhandenen Wälder recht ausgiebig für die Saline nutzbar machen zu können, erwirkten die Bürger 1367 von Herzog Wilhelm ein Verbot, dass kein Zimmer-, Tonnen- oder anderes Holz aus dem Lande Lüneburg ausgeführt werden dürfe ohne Erlaubnis des Vogtes

108. Krause S. 126.

109. Staph. S. 857, 862, 970.

110. Lün. I n. 356, 357. Cellenhusen, Cellensen, ein eingegangenes Dorf, wo einst das Kloster Medingen war. Es lag etwa auf halbem Wege zwischen Lüneburg und Uelzen.

111. Lün. I n. 439; vgl. Lün. I n. 410.

112. Lün. I n. 569.

und Rates zu Lüneburg.[113] Als die Herzöge 1369 der Stadt die Vogtei auf vier Jahre überliessen,[114] hing diese Erlaubnis allein vom Rate ab.

Ein Beweis dafür, wie wenig die Landesherrn daran dachten, den Salzhandel zu beschränken, ist, dass die Stadt es nicht für nötig hielt, sich von ihnen ihre Vorrechte bestätigen zu lassen oder neue zu erwerben. Erst als der kinderlose Herzog Wilhelm seinen Neffen Ludwig aus der Braunschweiger Linie zum Nachfolger bestimmte, glaubte man sich der Gunst der neuen Herrn versichern zu müssen. 1365 erhielt die Stadt auch in mehreren Urkunden ihre Sonderrechte garantiert.[115] Die Herzöge wollen die Ausfuhr des Salzes nicht verbieten noch hindern, sondern man darf es in ihrem Lande und hindurch nach andern Ländern zu Wasser und zu Lande, wohin man will, völlig sicher fahren. Sie wollen für die Sicherheit des Salzes ausserhalb der Stadt nach besten Kräften sorgen und überhaupt nichts tun, anordnen oder gestatten, was der Sülze oder dem Gut auf der Sülze nachteilig ist oder den Absatz des Salzes verhindern kann.[116]

Es ist kein Zufall, auch nicht allein auf die Willkür des neuen Herzogs zurückzuführen, wenn das bisherige gute Ver-

---

113. Lün. I n. 586.
114. Lün. I n. 619.
115. Lün. I n. 568, 569.
116. Lün. I n. 569: We unde use nacomelinghe eder amptlude nogh ienmand van user weghene schollen nicht verbeden dhe uthvoere des zoltes unde dat uthvoerend des zoltes nerne mede verhinderen nogh hinderen laten. Mer in useme lande, in user herschap unde in useme ghebede unde voord dar doer in andere land mag men dat zolt voeren uppe wathere eder lande, woer men wel, dar schal id veligh wesen vor us unde vor dhen usen. Ok scholle we unde willet dat zolt helpen veleghen buten Luneborgh, alse we vorderst konnen unde moghen..... We eder use nacoemelinghe schollet nenerleye dingh doen, setten, beden, hethen eder staden, dat wedder dhe sulten eder dat goud up der zulten sy eder wesen moghe, eder dat des zoltes losinghe vorhinderen moghe.

hältnis zwischen Lüneburg und dem Fürstenhaus 1370 in das Gegenteil umschlug. In enger Wechselbeziehung mit dem Aufsteigen des Handels war auch die Stadt kräftig emporgeblüht und aus dem Rahmen einer blossen Landstadt, wenn auch der mächtigsten, herausgewachsen. Wollte der Herzog alleiniger Herr im Lande bleiben, so musste er notwendigerweise den gegenteiligen Bestrebungen seiner Stadt entgegentreten. Die neue Stellung, die Lüneburg sich errungen hatte, wird gekennzeichnet durch die Teilnahme an den Hansetagen seit den sechziger Jahren.[117] Hatte die Stadt bisher ihren Rückhalt an ihren Fürsten gefunden, so schloss sie sich jetzt enger an Lübeck und Hamburg an. Als Merkmal der veränderten Verhältnisse kann es gelten, dass der junge Herzog Erich IV. am 21. Dezember 1370 das Gelöbnis, alle den Lüneburgern von seinen Vorfahren verliehenen Vorrechte und Freiheiten halten zu wollen, zugleich auch den Ratsherrn der beiden befreundeten Städte leistet.[118]

In den Kämpfen, die jetzt zwischen Herzog Magnus und den Sachsen-Wittenbergern um die Thronfolge im Fürstentum Lüneburg ausbrachen und die letzten drei Jahrzehnte des 14. Jahrhunderts ausfüllten, stand Lüneburg seiner Bedeutung entsprechend im Mittelpunkte des Interesses. Gegen die Stadt richtete sich in erster Linie der Angriff der Gegner, sie musste den grössten Teil der Kriegskosten tragen. Durch die damalige Art der Kriegführung wurde auch ihr Handel aufs schwerste geschädigt.

Den ersten Anlass zu Konflikten zwischen Magnus und der Stadt gab das Verlangen des Herzogs, die Sülzgüter der meklenburgischen Prälaten mit Beschlag zu belegen, um dafür die in der Fehde gegen Herzog Albrecht von

117. HR. I 1 n. 252.
118. Lün. II n. 653.

1369 eingebüssten Gefangenen wieder auslösen zu können. Der Rat wies dieses Ansinnen zurück und tat damit den ersten Schritt auf dem Wege, der ihn Anfang 1371 zum Uebertritt zur Partei der Herzöge von Sachsen-Wittenberg führte.[119] So hat er nicht ganz Unrecht mit der Behauptung, der Krieg sei wegen der Beschirmung der Privilegien und Freiheiten der Sülze und der Stadt Lüneburg ausgebrochen.[120]

Der Salzhandel geriet durch die Feindschaft des mit Erich IV. in engem Bündnis stehenden Herzogs[121] in grosse Gefahr. Zwar hatte Lüneburg unter Mitwirkung von Hamburg und Lübeck am 21. Dezember 1370 eine Bestätigung seiner Privilegien erhalten.[122] Trotzdem würde das Versprechen nach dem kurz darauf vollzogenen Uebertritt Lüneburgs zur Wittenberger Partei den Herzog kaum von Feindseligkeiten zurückgehalten haben, wenn es nicht Herzog Albrecht von Sachsen-Wittenberg gelungen wäre, ihn am 13. April 1371 auf seine Seite herüberzuziehen.[123] Albrecht erkannte an, ihm 6000 M. schuldig zu sein; die Bezahlung übernahm der Rat von Lüneburg gegen die Zusicherung des Herzogs, nichts Feindliches gegen die Stadt unternehmen zu wollen.[124]

Aber am 8. April 1373 schloss Erich von neuem ein Bündnis mit Magnus gegen die Herzöge von Sachsen-Wittenberg und die Städte Lüneburg, Hannover und Uelzen.[125] Lüneburg hatte bald Veranlassung, sich bei Lübeck über die Feindseligkeiten zu beklagen; seine Mannen hätten der Stadt grossen Schaden getan von Lauenburg aus, und der Herzog

---

119. v. Heinemann S. 91 ff.; Jürgens S. 29 f.
120. Lün. III n. 1147 Z. 116.
121. Sud. III n. 402, 1369 Febr. 18.
122. Lün. II n. 653.
123. Sud. IV n. 151.
124. Zu schliessen aus Lub. IV n. 192; Schomaker S. 19.
125. Sud. IV n. 329.

nehme jetzt die ihm von Magnus verpfändeten Schlösser Blekede und Hitzacker in Besitz und suche trotz der von der Stadt erhaltenen Geldsumme dem Kaufmann die Strasse zu nehmen. Lübeck solle sich bemühen, Erich zur Einstellung seiner Gewalttätigkeiten zu bewegen.[126] Auch an die Versammlung der Hansestädte, die am 1. Mai in Lübeck tagte, wandten sich die Bürger und baten um Hülfe für ihren Krieg.[127] Zu gleicher Zeit und auch noch nach Magnus' Tode (26. Juli 1373) tat Erich von der Riepenburg aus den Bürgern Schaden bei Winsen und brandschatzte das Land bis vor die Tore der Stadt.[128]

Die Hamburger, die gerade viel Salz in Lüneburg hatten, unterhandelten mit Friedrich Fritzen, der damals zusammen mit Dietrich Fritzen die Riepenburg inne hatte, während Winandus den Eislinger Zoll verwaltete, er solle ihr und des gemeinen Kaufmanns Leib und Gut schützen, bis der Krieg zu Ende wäre, und dafür von der Last Salz 2 s. und von dem andern Gute nach demselben Verhältnis erhalten.[129]

Nach mancherlei Kämpfen, an denen die Bürger Lüneburgs selbst Anteil nahmen,[130] gelang es den Wittenberger Herzögen Wenzel und Albrecht am 5. April 1374, den Frieden mit Erich wieder herzustellen.[131] Nachdem sie auf Grund

---

126. Lub. IV n. 192.

127. HR. I 2 n. 53 § 13.

128. v. Heinemann S. 100; Schomaker S. 19 f.

129. Lib. mem.: Na der tijt wardt de unwijlle mijt hertogen Magnuss. Uppe de tijdt hadden Frederick undt Dijderick Frijtzen de Rijbenborch undt den tollen tho Eijslinge, den bewarede Wijnandus. Do hadden de van Hamborch vele soltes bijnnen Lüneborch und up deme wege do degedingeden se mijt Frederijke, dat se ohme geven van der last soltes 2 s. und vor ander gudt na bornisse, dar vor scholde he ohr gudt und des meijnen kopmans lijff und gudt felijghen den krijch all uth.

130. Schomaker S. 20 f.

131. Sud. V n. 10.

eines Vertrages mit den Söhnen des verstorbenen Herzogs schon am 25. September 1373 zunächst zur Herrschaft gelangt waren,[132] gaben sie sich redliche Mühe, im Lande wieder geordnete Verhältnisse herzustellen. Aber die allgemeine Zerrüttung und die Unsicherheit der Strassen hielt noch lange an, zumal da Junker Friedrich, Magnus' ältester Sohn, 1375—77 Stadt und Land Lüneburg von neuem mit Krieg überzog.[133]

Nach Albrechts Tode (1385) war eine kriegerische Entscheidung über die endgültige Thronfolge im Herzogtum Lüneburg unvermeidlich. In der Schlacht bei Winsen an der Aller wurde am 28. Mai 1388 die askanische Partei, an ihrer Spitze die Stadt Lüneburg, besiegt und dadurch die Nachfolge den Welfen gesichert.[134] Die Herzöge Bernhard und Heinrich, die die Regierung gemeinsam übernahmen,[135] sahen sich, um von den Ständen die notwendigsten Geldbewilligungen zu erhalten, 1392 genötigt, mit ihnen ein Landfriedensbündnis, die sogenannte Sate, abzuschliessen.[136] Da dadurch die landesherrliche Gewalt sehr eingeschränkt wurde, so kam es bald zu argen Misshelligkeiten. Die Herzöge warfen ihren ganzen Hass auf Lüneburg als das Haupt der Sate und suchten, als 1396 der Kampf mit grosser Heftigkeit wieder ausbrach, besonders der mächtigen Stadt zu schaden und sie an ihrer empfindlichsten Stelle, in ihrem Handel, zu treffen.

Deshalb belegten sie in Winsen alle Salz- und Kornschiffe mit Beschlag und verboten ihren Städten, Lüneburg Güter zuzuführen.[137] Zugleich liessen sie durch Pfähle und

---

132. Sud. IV n. 351.
133. v. Heinemann S. 109—112; Jürgens S. 33 f.
134. v. Heinemann S. 113—118; Jürgens S. 34 ff.
135. v. Heinemann S. 119.
136. Lün. III n. 1293; v. Heinemann S. 161 ff.; Jürgens S. 44 ff.
137. Detmar II S. 84.

Versenken von Steinschiffen die Ilmenaumündung versperren.[138] Lüneburg verband sich mit Hannover und nahm Edelleute in seinen Dienst. Die befreundeten Städte Lübeck und Hamburg kamen ihm zu Hülfe,[139] berannten mit starker Heeresmacht Harburg und fielen ins Lüneburgische ein. Die Verbindung der Ilmenau mit der Elbe stellten sie durch einen neuen Graben wieder her, fuhren Vorräte nach Lüneburg und brachten das Salz in die Elbe.[140] In dem Friedensschluss, der 1397 zustande kam, überliessen die Herzöge den verbündeten Städten auf zehn Jahre die Schlösser Harburg, Blekede und Lüdershausen.[141]

Diese fast dreissigjährigen Wirren hatten Lüneburg in eine gewaltige Schuldenlast gestürzt: 1377 waren es 100 000 M.,[142] 1389 gar 173 000 M.,[143] die mit 10 % verzinst werden mussten. Die Gelder waren zum grossen Teil in den befreundeten Städten aufgenommen. Wie wenig die Stadt imstande war, ihren Verpflichtungen nachzukommen, geht daraus hervor, dass der Bürgermeister Albert Hoyke wegen der vom Rate nicht innegehaltenen Verpflichtungen in Lübeck Einlager halten musste. Da der Rat keine Bürgschaften mehr bieten konnte, musste er für geliehene Gelder Salzlieferungen in Aussicht stellen. Aber der Handel war damals so ins Stocken geraten, dass man nicht imstande war, die versprochenen Lieferungen pünktlich zu entrichten. Mit beweglichen Worten hielt es Hoyke von Lübeck aus dem Ratsherrn Dietrich Springingut vor, wie ausserordentlich der Lüneburger Kredit darunter leide.[144]

---

138. HR. I 4 n. 346.
139. Schomaker S. 36.
140. Detmar II S. 86 f.; v. Heinemann S. 165 f.; Jürgens S. 47 ff.; Lün. III n. 1413 Z. 257.
141. Lün. III n. 1425.
142. Lün. II n. 890.
143. Lün. III n. 1202 Z. 18.

Um aus den Geldnöten herauszukommen, versuchten die Ratsherrn, die Prälaten zur Abtragung der städtischen Schulden durch eine teilweise Ueberlassung ihrer Pfannen- und Renteneinkünfte mit heranzuziehen, indem sie geltend machten, dass die Stadt in grosse Schulden geraten sei durch die Erwerbung vieler Privilegien und grosser Freiheit für die Sülze, das Gut und die, denen das Sülzgut gehöre, von Fürsten innerhalb und ausserhalb des Landes, was grosse Summen Geldes gekostet habe, und durch den Krieg, der ausgebrochen sei wegen der Beschirmung der Privilegien und Freiheiten der Sülze und der Stadt Lüneburg.[145] Die Prälaten kamen den berechtigten Wünschen der Stadt entgegen und waren seit 1374 oftmals bereit, Sülzhülfe zu leisten.[146] So gelang es der Stadt, allmählich wieder eine bessere Finanzlage herzustellen. Ihre Bestrebungen, sich die Sülzprälaten geneigt zu machen, fanden bereitwillige Unterstützung bei den Städten Lübeck und Hamburg.[147] Den Prälaten gegenüber verpflichteten sich die Städte, wenn ein Lüneburger Bürger die Verträge bräche und es ihnen geklagt

---

144. Der Brief ist nicht datiert. Volger druckt ihn zweimal ab, Lün. II n. 780 zum Jahre (1372) und Lün. II n. 879 zum Jahre (1377?), hier mit der Begründung: Frühstens 1377; denn vor diesem Jahre wird Dietrich Springingut nicht als Ratsherr genannt. Tatsächlich ist er seit 1362 im Rat (StB. S. LXXVII). Der Brief kann aber schon aus dem Jahre 1371 stammen. Denn am 13. Januar dieses Jahres verschreibt der Rat den Lübeckern Heinrich Bernstert und Wessel Sels 48 Lasten Salz, die er zwischen Ostern und Pfingsten liefern will (Lün. II n. 673; Sud. IV S. XC). Darauf wird sich folgende Stelle aus dem Briefe beziehen: Heinrich Bernstert hat es mir nahe gelegt, dass ich ihm 21 Lasten mit Zinsen bezahlen müsste. Nun schreibt ihr, dass ihr Werner Zeles 140 Wispel überantwortet hättet. Ich bitte euch aber, ihm nicht mehr als 27 Lasten zu überantworten.

145. Lün. III n. 1147 Z. 111.

146. Jürgens S. 38 ff., 42, 49 f.

147. Lün. II n. 900, III n. 1424 (Sud. VII n. 254), III n. 1517.

würde, dem von Lüneburg ausgeführten Salze nicht Sicherheit und Geleit angedeihen zu lassen; vielmehr dürfe der Benachteiligte das Salz mit Beschlag belegen, um daraus seinen Schaden zu ersetzen.[148]

Eine wichtige Neuerung aber verdankt dem Schuldenwesen dieser Jahre ihre Entstehung. Um die Prälaten zur Leistung der Sülzhülfe geneigter zu machen, kam man auf den Gedanken, das im Jahre 1273 zerstörte neue Salzwerk zum gemeinsamen Nutzen aller Sülzbegüterten wieder in Betrieb zu setzen. 1383 erhielten die Prälaten von den Herzögen die Erlaubnis, innerhalb und ausserhalb der Stadt nach Sole zu suchen und sie zur Aufbesserung ihrer Sülzgüter und Renten in die Saline oder an einen andern geeigneten Platz zu leiten.[149] 1385 war eine neue Saline in der Stadt bereits hergestellt.[150] Aber da die selbständige Betriebsführung sich nicht als praktisch erwies, schlug der Rat 1388 den Prälaten vor, die neue Sole in die alte zu leiten und mit ihr zusammen gleichmässig auf die einzelnen Häuser zu verteilen.[151] So war, um die Worte des Rates zu gebrauchen, dem Sülzgut an ewiger Verbesserung mehr zugewachsen, als ihm abgegangen war in all dem Kriege.[152] Mögen also die langen Wirren den Salzhandel auch schwer geschädigt haben, so gaben sie doch im letzten Grunde den Anlass, die Ertragsfähigkeit der Saline bedeutend zu erhöhen.

Die Errichtung des Stecknitzkanals, die in dieser Zeit gerade von Lübeck betrieben wurde, stellte den Lüneburgern eine direkte Wasserverbindung mit der Ostsee in Aussicht.

---

148. Lün. II n. 1018, 1019, III n. 1147 Z. 163.
149. Lün. II n. 983.
150. Lün. II n. 1016.
151. Lün. III n. 1147.
152. Lün. III n. 1202 Z. 98: Also is dem sueltegude in ewiger beteringe meer to wassen, wan em avegan is in al dem krige.

Offenbar in Zusammenhang damit stand die Erlaubnis, die Lüneburg 1392 von den Herzögen Bernhard und Heinrich erhielt, bequemere Wasserwege aus der Ilmenau in die Elbe herzustellen und mehr Wasser oder andere Wasser in sie zu leiten. Die Herzöge wollen auch gebieten, die Durchfahrten in den Wehren auf der Elbe, Ilmenau, Neetze und Jeetze so weit zu machen, dass die grössten Lüneburger und andern Schiffe nach dem Stande des Wassers durchfahren können.[153] Die Absicht, den Umweg über Eislingen und damit zugleich die seichten Stellen der unteren Ilmenau[154] zu vermeiden, scheint damals tatsächlich ausgeführt zu sein. Zwar gestatteten die Lauenburger Herzöge erst 1459 die Anlage einer schiffbaren Wasserfahrt mit einem Graben aus der Neetze in die Elbe unterhalb Lauenburgs,[155] aber schon eine Aufzeichnung über das Fährgeld in Lüdershausen aus dem ersten Viertel des 15. Jahrhunderts hat die Bestimmung: Von dem Gute, das man mit Schiffen aus Lüneburg auf die Neetze und weiter bis in die Elbe fährt oder zwischen der Elbe und Neetze nach Lüneburg verschifft, braucht man, wenn es Salz ist, kein Geld zu geben.[156]

Die Urkunde von 1392 enthielt noch eine für die Stadt wichtige Bestimmung: Jeder Kaufmann und andere Wanderer soll die gemeine Strasse, die nach der Beschaffenheit der Gegend nach Lüneburg führt, benutzen. Wer sie umgeht, ist dem Herzoge bussfällig.[157] Danach musste der gesamte Wagenverkehr von Lübeck und Hamburg aus nach

153. Lün. III n. 1292 Z. 56 (Sud. VII n. 98).

154. Lib. mem. S. 99 u. Lub. IX n. 905: Besonders bei Lassrönne.

155. Hans. VIII n. 855.

156. Donat. S. 40 v°: Item alle gud, dat men mit schepen ute Luneborg uppe de Netze edder dar over uppe dat velt edder vort wente in de Elve voret edder twisschen der Elve und der Netze schepet to Luneborgh werd, dar van en darff me uppe dat solt nenerleye gelt geven.

den welfischen Landen zunächst Lüneburg aufsuchen. Selbst die Warenbewegung von Wismar und Boizenburg in dieser Richtung wusste man 1412 über Lüneburg zu ziehen.[158]

Damit sind wir am Ende einer Entwicklung, die wir von ihren ersten Anfängen an verfolgt haben, angelangt. Die Grundpfeiler für die spätere Grösse der Stadt waren von vornherein vorhanden: Die Salzquellen und die Lage an der schiffbaren Ilmenau. Ihre Aufgabe war es, dem Salzhandel die gesicherte Grundlage und die notwendigen Absatzgebiete zu schaffen, sowie den Transitverkehr nicht nur zu Schiff, sondern auch zu Wagen über Lüneburg zu lenken. Die Schaffung der Wasserverbindung zwischen Elbe und Ostsee und die Verleihung des Strassenzwangsrechts an die Stadt bilden den Schlussstein des Gebäudes, das man in 150 Jahren planmässiger Arbeit errichtet hatte. Und nun beginnt die eigentliche Blütezeit der Stadt und ihres Salzhandels.

---

157. Lün. III n. 1292 Z. 76 (Sud. VII n. 98).

158. Lib. mem. S. 62 ff.: Vortmer ift we van der Wismer edder van Boytzenborgh in edder dorch dat land to Luneborgh mit sinen gude wolde, de scall de Elve daele to Luneborgh tovaren und nicht de Elve upp wert edder andere ummewege zoken edder maken, de to Luneborgh nicht togan. Ein Abdruck der Urkunde findet sich in Annalen der Braunschweig-Lüneburgischen Churlande, hrgg. von Jacobi u. Kraut I 1 S. 74 (Hannover 1787). Regest der Urkunde in Hans. V n. 1071.

Kapitel III.

Lübeck bis zum Anfang des 15. Jahrhunderts.

Die nahen Beziehungen Lübecks zu Lüneburg, wie sie uns auf Schritt und Tritt entgegentraten, fanden ihren bezeichnendsten Ausdruck in dem reichen Salinenbesitz, den die Stadt samt ihren geistlichen Körperschaften hatte. Dadurch gewann sie dauernden Einfluss auf die Saline, und da das wirtschaftliche Leben Lüneburgs völlig vom Gedeihen des Salzwerkes abhing, auch auf die befreundete Stadt selbst. Die Gesamtsumme des Lübecker Salinenbesitzes betrug um die Mitte des 14. Jahrhunderts, so weit sich das berechnen lässt, 15 Pfannen und Pfannenherrschaften, $53^1/_4$ Wispel, 1 Fuder, Böninge von 2 Pfannen, 25 Pfd. und 10 M. Sonnabende, 50 M. Bremer Silber.[1] Davon gehörten dem Domkapitel, einzelnen Domherrn und Domvikarien $8^1/_2$ Pfannen, 29 Wispel, 1 Fuder, 25 Pfd. Sonnabende und die Böninge von 2 Pfannen, dem Heiligen-Geist-Hospital 1 Pfanne, 4 Wispel, 2 Fuder, 50 M. Bremer Silber, andern geistlichen Körperschaften und Stiftungen $2^1/_2$ Pfannen, $6^3/_4$ Wispel, 1 Fuder, Bürgern 3 Pfannen, $12^1/_2$ Wispel und 10 M. Sonnabende.

Dem Erwerb von Anteilen an der Saline gingen naturgemäss Handelsbeziehungen vorauf. Hansische Kaufleute vermittelten den Rentenumsatz in Städten und mit Klöstern

1. Ueber die Art der Renten s. Zenker S. 37—42, S. 29 f. Die geringen Renten von nur einer oder mehreren Mark sind nicht mitgerechnet.

ähnlich wie Bankiers von heute den Verkauf von Aktienpapieren, charakterisiert Zenker[2] den Vorgang treffend. Oft genug ist es bezeugt, dass Lübecker Bürger in Lüneburg Salzrenten im Auftrage geistlicher Korporationen kaufen[3] oder ihre eigenen Anteile später an sie veräussern.[4] Ein Teil des geistlichen Besitzes ist auch auf Schenkungen, besonders von reichen Bürgern, zurückzuführen.[5] Es liegt auf der Hand, wie wünschenswert für Kaufleute, die mit Lüneburg in geschäftlicher Verbindung standen, vor allen für die Salzhändler schon des Kredits wegen ein Anteil an der Sülze war.

So war denn auch die lübische Währung im Lüneburger Geschäftsleben, wie die Stadtbucheintragungen beweisen, neben der einheimischen und hamburgischen stark im Brauch. Lübeck und Hamburg schlossen zuerst 1255 einen Vertrag über gleiche Währung,[6] der sich später zum wendischen Münzverein erweiterte.[7] Lüneburg schlug seine Münzen auf Grund des Münzrechts, das es seit 1293 besass,[8] nach den lübischen. 1371 erlaubten die Herzöge Wenzel und Albrecht der Stadt, da sie gehört hätten, dass die Lüneburger Münze bisher dieselbe Währung gehabt habe wie die lübische und letztere jetzt eine Aenderung erfahren habe, ihre Münze nach der neuen lübischen zu schlagen.[9] Seit 1381 war Lüneburg Mitglied des wendischen Münzvereins.[10]

---

2. S. 52 f.
3. Lub. I n. 540, II n. 239.
4. Lub. I n. 516, II n. 52, 80, 271, III n. 196; Lev. n. 305, 331.
5. Lün. I n. 249; Lev. n. 405, 407, 534; Lub. II n. 608, IV n. 64.
6. Lub. I n. 218; F. H. Grautoff, Historische Schriften III S. 62 ff. (Lübeck 1836).
7. Grautoff a. a. O. S. 70 f.
8. Lün. I n. 192.
9. Lün. II n. 668.
10. Lün. III n. 1096; HR. I 6 n. 229.

Wir haben im Laufe unserer Darstellung gesehen, wie ausserordentlich der Salzhandel von den politischen Verhältnissen besonders Nordalbingiens abhängig war. Hier für Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherung der Strassen zu sorgen, liessen sich vor allen die Städte Lübeck und Hamburg angelegen sein. Davon zeugt der Vertrag, den sie 1241 zur gemeinsamen Bekämpfung der Strassenräuber auf dem Handelswege zwischen Elb- und Travemündung abschlossen,[11] davon zeugen auch die zahlreichen Landfriedensbündnisse mit den benachbarten Fürsten und Städten,[12] die ihre Spitze meist gegen den räuberischen Adel, gelegentlich aber auch gegen einzelne Landesherrn richteten. Galten diese Bestrebungen auch in erster Linie dem Schutz der Lübeck—Hamburger Strasse, auf die der ganze Transitverkehr zwischen Ost- und Nordsee angewiesen war, so kamen sie doch in gleichem Masse den östlicheren Handelsstrassen, die die Lüneburger für ihre Salzausfuhr benutzten, zu Gute.

In Mölln trafen diese Verkehrswege von Boizenburg, Lauenburg, Artlenburg und Geesthacht aus zusammen, so dass sich hier die ganze Handelsbewegung von und über Lüneburg nach Lübeck wieder vereinigte. Für die Salzausfuhr wurde der kleine Ort besonders wichtig seit Herstellung der Schiffsverbindung mit Lübeck im Jahre 1335. Damals erhielten die Möllner Bürger das ausschliessliche Recht, das Salz in Schiffen nach der Trave zu befördern.[13] Wollte Lübeck Einfluss auf den Salzhandel gewinnen, so musste es versuchen, Mölln in seine Hand zu bekommen. Dazu kam, dass durch die Stecknitzschleuse die Fahrt von Mölln abwärts für kleine Schiffe zwar ermöglicht war, in

11. Lub. I n. 95.

12. W. Mantels, Lübeck als Hüterin des Land- u. Seefriedens im 13. Jahrhundert: Ztschr. d. Ver. f. Lüb. Gesch. u. Alt.-Kunde 1876 S. 120—163.

13. Lün. I n. 381; s. oben S. 43.

umgekehrter Richtung aber wegen des starken Falls des Wassers sehr erschwert wurde.[14] Erst die Anlage neuer Schleusen hätte einen regelmässigen Zwischenverkehr herbeiführen können.

Die zahllosen Räubereien der vierziger Jahre, die 1349 zu dem uns bekannten Landfriedensbündnis führten, gaben Lübeck den ersten Anlass zu tatkräftigerem Schutz der südlichen Handelsstrassen. Als auch nach Wiederherstellung der Ordnung im Lauenburgischen die räuberischen Ueberfälle von Meklenburg aus nicht aufhörten, liessen die Herzöge Erich III. und Albert V. im Bunde mit Lübeck und Mölln im Jahre 1350 einen Landwehrgraben vom Ratzeburger See bis zum Ziegelbruch und von dort bis zum Möllner See ausheben. Die Kosten für die Instandhaltung und die Bewachung sollte jeder in seinem Gebiete haben, Lübeck vom Ratzeburger See bis zum Ziegelbruch, die Herzöge von hier bis zur Möllner Feldmark und Mölln auf der Strecke bis zum See.[15]

---

14. Brehmer S. 56 ff.

15. Lub. II n. 975; Lub. III n. 123—125. Koppmann (S. 100 ff.) möchte aus diesen Urkunden den Schluss ziehen, dass eine Wasserverbindung zwischen Mölln und Lübeck über Ratzeburger See und Wakenitz in Aussicht genommen sei. Tatsächlich taucht ein solcher Plan im 18. Jahrhundert auf (Koppmann u. Behrens), und auch Rehder kommt darauf zurück. Nach seinen Berechnungen macht aber die verschiedene Höhe der beiden Seen eine so bedeutende Anzahl von Schleusen nötig, dass man im 14. Jahrhundert an einen Durchstich nicht hat denken können. Die Urkunde (Lub. II n. 975) spricht deutlich als Zweck der Anlage die Verteidigung des Landes und den Schutz der Landstrasse aus, und die Stelle: „Nos super dictum fossatum de ipso aut propter ipsum nullum omnino theoloneum . . . accipere nec ullo umquam tempore . . . instituere volumus nec debemus“ bezieht Koppmann fälschlich auf die Schiffe, die dort verkehren sollten. Es handelt sich um einen Zoll von dem Uebergang, der für den Wagenverkehr bei Fredeburg errichtet und mit einem starken Schlagbaum versehen werden ollte (Lub. III n. 124, 125).

Zum Schutz der Handelsstrassen nach der Elbe sollte die Delvenau ausgegraben, bezw. sollte durch Gräben verhütet werden, dass die, welche das Land und die Strasse berauben wollten, hinüberkommen könnten; denn der Graben, wie er bis jetzt für diesen Zweck eingerichtet sei, sei schwach und untauglich.[16]

Sicherlich hat damals schon in Lübeck die Absicht bestanden, Mölln zu erwerben. Die Aussichten waren gerade sehr günstig: In Mölln regierten die drei kinderlosen Brüder Johann III., Albrecht V. und Erich III. Bei den geringen Mitteln, die ihnen ihr kleiner Besitz bot, war es leicht möglich, sie durch eine grössere Summe zur Verpfändung Möllns zu bewegen. Ein Einspruch der Lauenburger Linie liess sich bei den guten Beziehungen, die die Stadt zu ihr unterhielt, leicht vermeiden. Vielleicht hat sich der älteste Bruder Johann gegen die Verpfändung gesträubt; denn erst nach seinem Tode gelang Lübeck seine Absicht.

Am 14. April 1359, zu der Zeit, als die Lauenburger in die unglückliche Fehde mit Wilhelm von Lüneburg verwickelt waren,[17] verkauften die Herzöge Albrecht V. und Erich III. ihre Stadt Mölln mit dem See, der Herrschaft und der Vogtei, mit ihrem Schlosse, dem Zoll und Einkünften von 40 M., die die Ratsherrn der Stadt jährlich zu zahlen hatten, mit allen Gerichten, hohen, mittleren und niederen, und mit der Stecknitzschleuse für 9737½ M. Lüb. Pf. an Lübeck. Sie verpflichteten sich, den Zoll nicht zu verlegen, und behielten sich das Rückkaufrecht des Ganzen oder eines Teiles für sich und ihre Erben vor. Offenbar um Ein-

---

16. Lub. II n. 975: Quod rivum nostrum Delvene fodi seu fossis caveri, quantumcumque et quomodocumque melius poterimus, firmiter faciemus, ita quod per eum stratam et terras spoliare volentes nullibi transire possint, quod dictum fossatum iam factum alias esset invalidum atque frustra.

17. S. oben S. 54.

griffe der andern Linie zu verhüten, versprachen sie, wenn jemand durch eine günstige Gelegenheit verleitet, unter dem Vorwand des Kaufs und Verkaufs der Stadt gegen Lübeck einen Prozess anstrengen wolle, die befreundete Stadt mit eigener Anstrengung und auf eigene Kosten davon freizuhalten. Wenn die Lübecker Möllns verlustig gehn, sollen die Herzöge die Stadt und Lübeck das Geld verloren haben; sie müssen aber mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln versuchen, Mölln wieder in Lübecks Hände zu bringen.[18] Nach Zahlung der Summe[19] ging Mölln mit der Vogtei durch die Huldigung der Stadt[20] und des in der Vogtei ansässigen Adels[21] in den rechtmässigen Besitz seines neuen Herrn über.

Als Grund für den Verkauf wird die Verteidigung des Landes und der königlichen Strasse angegeben.[18] Die Herzöge, die bisher allein zum Schutz der öffentlichen Strasse verpflichtet waren, sollten in dringenden Fällen auch weiterhin mit ihren Vasallen und Knechten dafür sorgen.[22] Die eigentliche Schutzherrschaft aber übernahm die Stadt. Die daraus entstehenden Kosten durfte sie aus den Einkünften Möllns decken, jedoch nur in Höhe von 940 M. jährlich,[23] den Ausfall eines Jahres sollte sie in den nächsten Jahren miterheben.[24] So hatte Lübeck einen wichtigen Teil der grossen Handelsstrasse nach Artlenburg unter seinen Einfluss gebracht. Jetzt wird die Stadt hier dauernd Bewaffnete

18. Lub. III n. 323.
19. Lub. III n. 327.
20. Lub. III n. 326.
21. Lub. III n. 338, 363.
22. Lub. III n. 323: Si aliquis seu aliqui . . . communem stratam invadere seu aliquibus insidiis aut molestiis presumpserint depravare; ne hoc fiat, totis viribus nostris et cum vasallis nostris ac famulis obsistere seu resistere volumus et debemus.
23. Lub. III n. 324.
24. Lub. III n. 325.

gehalten haben, um die Warenzüge sicher vor Räubereien und Ueberfällen zu geleiten. Damit waren die 1350 einsetzenden Bestrebungen um ein gutes Stück weiter gediehen.

Auch die Stecknitzschleuse war, wie wir sahen, mit in den Besitz Lübecks gekommen. Die Herzöge wollten aber weiter die Kosten und die Arbeit für ihre Instandhaltung auf sich nehmen und durften dafür einen Zöllner dort einsetzen, der wie der lübische einen Schlüssel zur Sammelkiste haben sollte, um seine Ausgaben von dem dort zu entrichtenden Zolle jährlich zu erheben.[25]

In ihrem Bestreben, den massgebenden Einfluss auf die südlichen Handelsstrassen zu erlangen, suchten die Lübecker in den Schweriner Wirren auch Schloss Boizenburg in ihre Hand zu bekommen. Sie liessen sich seinen Besitz von dem Grafen von Tecklenburg zusichern, verzichteten aber darauf, als ihnen der Rat von Boizenburg bezeugte, der Graf habe es bereits an Meklenburg abgetreten.

Auch die neue Erwerbung von 1359 war noch nicht völlig gesichert; machte doch Kaiser Karl IV. es 1367 Lübeck zur Pflicht, dafür Sorge zu tragen, dass Herzog Erich die Hälfte der Stadt Mölln, wenn er ein Recht darauf habe, nicht entfremdet werde.[26] Danach hat Erich doch die Absicht des Wiedererwerbes gehabt oder wenigstens seine Ansprüche geltend gemacht. Aber neue Geldverlegenheiten veranlassten ihn, am 7. Januar 1370 einen neuen Vertrag mit der reichen Stadt abzuschliessen.[27] Für eine Schuldsumme von $16262^1/_2$ M. verpfändete er ihr sein ganzes Land, Schloss und Weich-

---

25. Mekl. XV n. 8858, 1361 April 2.

26. Lub. III n. 607: Daz ir euch den vorgenanten herczog Erich von Sachsen lazzet empfolhen sein in allen seinen sachen, die er mit euch zu schaffen hat, und mit namen an seinen halbenteyl der stat zu Mulne, als verre der egenante herczog Erich recht dorczu hat, daz ym sein teil an der vorgenanten stat nicht empfremdet werde.

27. Lub. III n. 707.

bild Bergedorf mit der Vogtei, die Marsch und Geest, Geesthacht mit dem Zolle, alle Dörfer seines Gebietes, den ihm gehörenden Teil des Sachsenwaldes und Hadeln. Das wichtigste für Lübeck war: Nur das gesamte Gebiet mit Einschluss Möllns konnte für die Gesamtsumme von 26 000 M. zurückgekauft werden. Der Herzog durfte aber das Rückkaufrecht an niemanden offen oder heimlich abtreten, noch sein Eigentumsrecht verkaufen, vergeben oder versetzen, noch auf irgend eine Weise die Herrschaft von Lübeck abbringen, so lange sie in dessen Pfandbesitz war.[28]

Da der Herzog kaum in die Lage kommen konnte, über eine so bedeutende Summe zu verfügen, war Lübeck in seinem Besitz gesichert. Unter den Einkünften, die sich der Herzog auf Lebenszeit vorbehielt, befanden sich auch der Zoll und die Gülte von der Mühle und der Schleuse in Mölln, die er durch einen eigenen Beamten einziehen durfte. Die Unterhaltungskosten für die Schleuse übernahm Lübeck.[28]

Ein Einspruch Erichs IV. gegen diese neue Verpfändung unterblieb wohl nur, weil er, soeben im Bunde mit Herzog Magnus von Braunschweig—Lüneburg von Meklenburg besiegt, auf Lübecks finanzielle Unterstützung angewiesen war. Wenigstens verpfändete er kurz darauf, am 5. Februar 1370, Schloss Ratzeburg auf sechs Jahre an die Stadt.[29]

Diese neue Sicherung Möllns war für Lübeck um so wichtiger, als es inzwischen einen regelmässigen Schiffsverkehr zwischen Mölln und der Trave, wohl durch Errichtung der späteren Donner- und Berkenthiner Schleuse,[30]

---

28. Lub. III n. 708.

29. Lub. III n. 709; v. Kobbe S. 100 f.; Rische S. 49 f.

30. Eine 'nedere sluze' wird 1432 erwähnt (Lub. VII n. 514), wohl die spätere Donnerschleuse. Also führte auch die Oberschleuse damals schon diesen Namen.

hergestellt hatte. 1390 wurde bestimmt, dass die auf dem Delvenaugraben verkehrenden Schiffe dieselbe Grösse haben sollten, wie die, welche man zwischen Lübeck und Mölln auf der Stecknitz fahre.[31] Die lübischen Pfundzollbücher führen in ihrem ältesten Jahrgang (1368) vom 18. März bis 10. Mai sieben Fahrzeuge nach Mölln auf.[32] Sobald grössere Schiffe die Wasserstrasse befahren konnten, wird man die Beförderung des losen Salzes zu Wagen wieder aufgegeben und die kleinen Tonnen in die Stecknitzschiffe verladen haben. In den letzten Jahrzehnten galt es ja, wie wir sahen, so als die Regel, dass die Tonnen nach Lübeck bestimmt waren, dass man, als sie ausnahmsweise nach Hamburg gesandt wurden, den Lauenburger Salzzoll beanspruchte.[33]

Der Gedanke, eine Schiffsverbindung mit der Elbe herzustellen, wird in Lübeck nach der Verbesserung der Stecknitzfahrt greifbare Gestalt angenommen haben. Die Frage wurde brennend, als die Hamburger in den achtziger Jahren begannen, von der Elbe aus Lüneburger Salz nach Preussen zu verschiffen.[34] Die Gefahr, Hamburg könnte die Salzausfuhr an sich bringen und das Ostseegebiet für sich erobern, war für Lübeck um so grösser, als damals der direkte Schiffsverkehr zwischen Nord- und Ostsee immer mehr an Umfang gewann,[35] ein Vorgang, der allmählich auch die

---

31. Lub. IV n. 519: Desse schepe schullen also groet wesen, alse de sijnt, de men voret twisschen Lubeke unde Molne up der Stekenisse.

32. O. Wendt, Lübecks Schiffs- u. Warenverkehr S. 42 (Marburg 1902).

33. S. oben S. 55 f. Für den Verkehr auf dem Delvenaugraben wurde 1390 der Salzzoll nach Lasten festgesetzt (Lub. IV n. 519), ein Beweis dafür, dass das Salz hier in Tonnen verschifft wurde. Die Schiffe hatten aber, wie wir sahen, dieselbe Grösse wie die bisher auf der Stecknitz gebräuchlichen.

34. Lib. mem.; s. oben S. 17f.

35. Schäfer, Schonen S. LXXII.

nahen Beziehungen Lübecks zu Hamburg, da sie sich hauptsächlich auf die Vermittlung des Transitverkehrs zwischen den beiden Meeren gründeten, lockern musste und sich wohl in seinen Anfängen schon damals fühlbar machte. Auch die Konkurrenz Wismars, das aber neben Lübeck nur eine untergeordnete Rolle als Salzausfuhrhafen spielte, musste durch die neue Wasserstrasse gänzlich beseitigt werden.[36]

Die örtlichen Verhältnisse lagen für die Errichtung eines Kanals ausserordentlich günstig.[37] Die Delvenau entsprang 6 km südlich von Mölln.[38] Vom Westen her in der Nähe von Grambek mündete bis vor kurzem ein jetzt ausgetrockneter Bach in den Kanal, in dem wir den Ursprung der Delvenau vermuten dürfen. Es handelte sich zunächst darum, einen Durchstich vom Möllner See zur Delvenau herzustellen. Am schwierigsten war die Aushebung für die erste Strecke vom Möllner See, besonders bis zur heutigen Kanalbrücke, weil hier die Höhen so ansteigen, dass man trotz der Benutzung einer Bodensenkung noch mindestens 6 m tief graben musste. Von hier fallen die Anhöhen allmählich ab. Der Kanal lief in zahlreichen Windungen fort bis zur Delvenau, im wesentlichen im Bett des jetzigen Elb-Travekanals, wie die Leute dort erzählen. Die Scheitelhaltung für die ganze Wasserstrasse lag in diesem Graben und reichte von der Zienburger Schleuse bis zum Möllner See, wo sie 4,18 m in den See fiel.[39] Die Anlage wurde

36. S. Exkurs II.

37. Behrens; Rehder; A. Wohlwill, Die Projekte zur Verbesserung des Stecknitzkanals und die französische Annexion vom Dezember 1810: Ztschr. d. Ver. f. Lüb. Gesch. u. Alt.-Kunde 1898 S. 290 ff.

38. Brehmer sagt fälschlich: Fast zwei Meilen.

39. Behrens S. 8: Der Verteilungspunkt reichte in den letzten Zeiten des Kanals bis zur Stauschleuse, früher bis zur Zienburger Schleuse. Der Fall von der Hahnenburger Schleuse in den Möllner See betrug 17 Fuss 6 Zoll (= 5,49 m), von der Stauschleuse bis zur Zienburger Schleuse 4 Fuss 2 Zoll (= 1,31 m). Früher lag also die Scheitelhaltung 1,31 m tiefer, somit 4,18 m über dem Möllner See.

wesentlich dadurch erleichtert, dass der Kanal zum Teil durch wasserreiche Moorwiesenschichten, die bei der Brücke der Lübeck-Büchener Eisenbahn 2—3 m, bei Grambek 3—4 m stark sind, gelegt werden konnte.[40] Ausserdem scheint als Folge der Abmachungen von 1350 bereits ein Landwehrgraben zwischen dem See und der Delvenau bestanden zu haben.[41]

Am 24. Juni 1390 erlangten die Lübecker von Herzog Erich IV. das Versprechen, er wolle das Wasser, die Delvenau geheissen, die da fliesse zwischen der Elbe und dem Möllner See, erweitern und vertiefen lassen, wo das nötig sei, so geräumig und tief, dass man darin geladene Schiffe fahren könne von der Elbe bis zur Buchhorster Mühle und von dort bis zum Möllner See auf und nieder, und so breit, dass zwei Schiffe Platz genug hätten, nebeneinander zu fahren. Die Fahrzeuge sollten die Grösse der Stecknitzschiffe haben. Der Herzog wollte ferner jährlich zwanzig Tage lang mit dreissig Leuten helfen, bis die Wasserfahrt fertig sei. Die Leute sollten sich selbst beköstigen. Dann fährt die Urkunde fort: Auch soll das Wasser frei sein für alle Leute, sonderlich für den gemeinen Kaufmann für ewige Zeiten, wofern man den rechten Zoll und zu Lauenburg das, was man schuldig ist, entrichtet. Ausgenommen sind Räuber, Mörder und Diebe. Die wollen wir im Verein mit dem Lübecker Rate verfolgen und richten, wie das Recht es vorschreibt, und keiner von uns beiden soll sich mit ihnen auf Friedensschluss und Versöhnung und Zusicherung des Schutzes einlassen ohne des andern Zustimmung. Auch wollen wir einen freien Leinpfad auf beiden Ufern auf-

---

40. Rehder S. 6.

41. S. oben S. 73. Dass die Verbindung zwischen dem See und der Delvenau hergestellt war vor Errichtung des Kanals, geht hervor aus Lub. IV n. 519, 1390: Dat water, dat de Delvene gheheten ys, dat dar vlut twisschen der Elve unde deme zee to Molne.

schippen lassen und in Stand halten, zwölf Fuss breit, von der Elbe bis zum Möllner See. Wer in Brüche verfällt, soll sich dem Recht nicht entziehen und seine Strafe zahlen, deren Erträge uns gehören sollen. Doch soll kein Schiffsmann für des andern Gut zur Zahlung der Brüche angehalten werden.[43] Wir wollen das Wasser, den Leinpfad, Schiffe und Gut, und was man auf diesem Wasser fährt, samt den dazu gehörigen Leuten nach Kräften vor unrechter Gewalt schützen. Hierfür haben uns die Lübecker 3000 M. gegeben. Um diese Summe und die Unkosten der Anlage wieder einzubekommen, sollen sie in den ersten siebenzehn Jahren nach Fertigstellung des Kanals die Einnahmen, die sie nach ihrem Belieben erheben dürfen, allein haben. Nach Ablauf der Zeit soll ein Zoll erhoben werden, der zur Hälfte uns und zur Hälfte der Stadt zufliessen soll.[42]

Die Arbeit wurde 1391 vom Möllner See aus begonnen, wie Detmar[44] erzählt. Auf dem Flusse bildete ein Haupthindernis der Schiffahrt der Damm der herzoglichen Mühle zu Buchhorst, wo bisher, wie wir sahen, die Schiffe hatten anlegen müssen. Deshalb durften die Lübecker eine Schleuse in den Damm legen und über den Söller bis zur Elbe so geräumig und tief graben lassen, dass für zwei Schiffe nebeneinander Platz war.[45] Nach Fertigstellung der Schleuse erhielt die Stadt am 24. November 1393 vom Herzog die Erlaubnis, den am Vorderende, d. h. auf der der Elbe zu-

42. Lub. IV n. 519.

43. Lub. IV n. 519 S. 572: Were ok dat iemand breke, an welker mate dat were, de edder de yenne schullen ere recht dar umme liden unde schullen dat beteren, unde wat dar af velt unde wert, dat schal use unde user erven wesen, doch enschal neye schipmann edder ienich man des anderen gud vorbreken edder vorwercken.

44. II S. 40.

45. Lub. IV n. 520.

gewandten Seite befindlichen Turm decken und mit einem Bodenraum versehen zu lassen, in dem zwei bis drei Leute sich aufhalten könnten, um die Aufziehbretter der Schleuse zu bewahren. Weiter sollten die Bürger den Turm aber nicht decken lassen, sondern sollten das andere Ende nur mit einer Schure versehen und nicht für die Verteidigung einrichten, wie ihnen denn überhaupt jeder weitere Bau, der zur Befestigung der Schleuse dienen könnte, untersagt wurde. Für den Fall, dass er in Kriegszeiten sein Land von hier aus beschützen müsse, behielt der Herzog sich das Recht vor, zwei bis drei Leute auf eigene Kosten auf dem Turm zu halten, die sich aber während der siebenzehn Jahre nicht der Aufziehbretter bemächtigen durften. Nach Ablauf der Zeit sollten beider Knechte die Bewahrung der Schleusenbretter gemeinsam haben. Streit zwischen ihnen sollte auf gütlichem Wege beigelegt werden.[46] Offenbar weil der Mühlendamm durch das plötzliche Oeffnen der Schleuse Schaden gelitten hatte, verpflichtete der Herzog die Bürger im Jahre 1400, den Damm auszubessern und Grundwerk zum Schutze der Mühle anzulegen. Die dafür veranschlagten Auslagen von 200 M. sollen sie vom herzoglichen Anteil am Zoll wiedererheben. Der Wärter der grossen Schleuse darf das Wasser laufen lassen, so oft es nötig ist, doch so, dass der herzoglichen Mühle dadurch kein Schade geschieht.[47] Die Mühle zu Büchen dagegen wollte Erich, wie er schon in dem Privileg vom 24. Juni 1390 zusicherte, ganz wegbringen lassen und den Besitzer entschädigen.[48]

---

46. Lub. IV n. 595: Den sulven berghvrede mogen se decken laten unde bebonen mit enem bone, dar twe edder dre erer ̃uppe wesen mogen, de schuttenbrede der benomden sluse unde spoyen to bewarende, unde vurder nicht to bekledende unde den andern ende to beschurende, unde nicht weraftich to makende. — Vgl. Anm. 1 dieser Urkunde.

47. Lub. IV n. 704.

48. Lub. IV n. 519.

Da sich auf der Delvenau noch mehr Schleusen notwendig erwiesen, erhielten die Lübecker am selben Tage die Erlaubnis, überall solche anzulegen, wo sie das für angebracht hielten.[49]

Das grosse Unternehmen wurde 1398 vollendet. Um den 22. Juli herum, berichtet Detmar,[50] war der neue Graben nach siebenjähriger Arbeit vollendet, so dass zur selben Zeit von Lüneburg her mehr als dreissig mit Salz und Kalk beladene Schiffe bis an die Trave vor Lübeck kamen, was der ganzen Stadt grosse Freude bereitete.

In den Kämpfen der nächsten Jahre spielte der neue Kanal eine bedeutsame Rolle. Erich IV., in der Absicht, die durch den Tod seines Vetters in den endgültigen Besitz Lübecks übergegangenen Gebiete seinem Hause zu erhalten, bemächtigte sich 1401 Bergedorfs mit Gewalt,[51] schloss jedoch durch die Vermittlung Hamburgs und Lüneburgs am 13. Juli desselben Jahres einen Vergleich mit Lübeck ab, demzufolge er alle Besitzungen Erichs III. ausser Mölln behalten sollte, auf das die ganze Pfandsumme von 26 000 M. geschlagen wurde.[52] Obwohl der Stadt der für sie wichtigste Teil zugesprochen wurde, so ist doch ihre Nachgiebigkeit gegenüber dem Rechtsbruch durch den Herzog nur daraus zu erklären, dass sich zur gleichen Zeit ihre Beziehungen zu Meklenburg ausserordentlich feindselig gestaltet hatten.

Herzog Albrecht, den in den neunziger Jahren seine schwedische Gefangenschaft daran gehindert hatte, sich um die Neuerungen an der Grenze seines Herzogtums zu kümmern,[53] behauptete jetzt, bei der Kanalisierung der Del-

---

49. Lub. IV n. 520.
50. II S. 102.
51. v. Kobbe S. 107 ff.
52. Lub. V 1 n. 18, 19.
53. Rische S. 55—62.

venau hätte ihm die Lübecker bei Zweedorf und Dalldorf Land abgegraben, und nahm das Wasser bis zur Mitte des Stromes für sich in Anspruch.[54] Ausserdem sei durch den Kanal die Strasse und der Zoll zu Boizenburg zu seinem grossen Schaden verlegt worden.[54] Diese Beschwerden brachte Herzog Albrecht vor ein Schiedsgericht in Zweedorf, auf dem neben einigen Rittern Wismar die meklenburgische, Lüneburg die lübische Partei vertraten. Lübeck berief sich auf das Privilegium Herzog Erichs, der selbst vor den Schiedsleuten für das Recht der Stadt eintrat und aussagte, dass ihm die in Frage kommenden Gebietsteile lehnrechtlich gehörten. Da man sich nicht einigen konnte, wurde ein neuer Tag zu Lübeck angesetzt. Hier erkannten die herzoglichen Schiedsleute, Lübeck solle dafür sorgen, dass die meklenburgische Strassen- und Zollgerechtigkeit in ihrem alten Umfange wieder in Kraft träte, und solle den durch den Graben angerichteten Schaden vergüten. Die lübische Partei dagegen bestritt diese Punkte und verlangte: Man soll den Lübeckern ihren Besitz ruhig lassen, bis ihn der König mit besserem Rechte bestreiten kann.[54]

Da Lübeck Gewaltmassregeln von Seiten Meklenburgs erwarten musste, — hatte doch der Herzog bereits den mit der Stadt verfeindeten Werlern freien Durchzug durch sein Land gestattet,[55] — so beeilte es sich, Truppen anzuwerben[56] und den Lauenburger Herzog, der sich durch die Besetzung Bergedorfs ebenfalls in Gegensatz zu der Stadt

---

54. Lub. V 2 n. 645. Dass das Schiedsgericht in Zweedorf stattfand, geht aus folgenden Stellen hervor: „Aldus is geramet . . . ., an beiden siden enen vruntliken dach holden, uppe der stede, dar yd dem hern koninge schelende is“ und „. . . so rameden se enes dages tho Lubeke to holdende, . . . to vorschedende in aller mate, alse se de sake to Twedorpe scholden vorscheden hebben.“

55. Rische S. 65 f.

56. Detmar II S. 129.

gestellt hatte, durch Nachgiebigkeit auf seine Seite zu ziehen. Gegen den Verzicht auf die Besitzungen der Möllner Linie versprach der Herzog in dem uns bekannten Vertrage vom 13. Juli 1401, der seine Spitze deutlich gegen Meklenburg richtete, seine betreffs des Kanals erteilten Briefe gegen jedermann zu halten. Wenn jemand die Lübecker oder andere, die den Graben fahren, hindert, beschädigt oder vergewaltigt, so will er das abwehren helfen. Gerät die Stadt mit jemand wegen des Kanals in Fehde, so soll er dessen Feind auch werden, wenn sie es verlangt, und bei ihr auf eigene Kosten und Gefahr ausharren und sich nur mit ihrer Erlaubnis mit dem Feinde aussöhnen. Während der Dauer des Krieges sollen den Lübeckern alle herzoglichen Schlösser offen stehn etc. Wird der Herzog auf ihre Aufforderung in eine Fehde verwickelt, so soll er den vierten Pfennig von den Einkünften des Grabens haben. Nach Ablauf der alleinigen Zollinhaberschaft Lübecks soll es nach Ausweis der früheren Briefe gehandhabt werden.[57]

Durch die Bemühungen Bischof Detlefs von Ratzeburg kam am 22. Oktober 1402 ein Ausgleich zwischen Meklenburg und Lübeck zustande.[58] Gegen die Zusicherung, sie sollten von jeder auf dem Graben verschifften Last Salz 6 d. bekommen, nehmen die Herzöge Albrecht und Johann die Wasserstrasse, Leute, Gut und Schiffe in ihren Schutz und verzichten auf jedes Anrecht am Kanal, wollen ihm auch bei einer Fehde mit Lauenburg keinen Schaden zufügen. Die angestellten Treidler des Grabens dürfen auf meklenburgischem Gebiete einen freien Leinpfad haben. Lübeck erhält die Erlaubnis, den Kanal zu vertiefen, breiter zu machen und die Erde, die dabei ausgegraben wird, auf das angrenzende Land der Herzöge oder ihrer Leute aus-

57. Lub. V 1 n. 18.
58. Lub. V 1 n. 56.

zuwerfen.[59] Zugleich nehmen die Herzöge bei Lübeck eine Anleihe von 6000 M. auf drei Jahre auf, bis zu deren Rückzahlung der Rat die ihnen bewilligte Abgabe von der Delvenau erheben soll.

Noch einmal drohte Lübeck Gefahr, Möllns verlustig zu gehn. Trotz des Vertrages von 1401 legten sich die Söhne des alten Herzogs, Erich und Johann, im Jahre 1409 um den 29. September,[60] nach andern Nachrichten um den 9. Oktober[61] herum, vor die Stadt und eroberten sie. Die Lübecker meldeten den Vorfall am 14. Oktober dem befreundeten Lüneburg und baten um Nachricht, was es für sie tun wolle.[62] Sie selbst warben holsteinische Ritter an,[63] brachen mit einem starken Haufen ins Ratzeburgische verwüstend ein und zwangen die Herzöge, Mölln aufzugeben. Durch die Bemühungen Herzog Heinrichs von Braunschweig-Lüneburg, sowie der Städte Hamburg und Lüneburg wurde die Fehde durch einen Friedensschluss vom 19. Januar 1410 beendet.[64] Lüneburg hatte der befreundeten Stadt seine Vermittlung angeboten und war daraufhin von ihr am 10. Dezember 1409 gebeten worden, die Vermittlung zu übernehmen.[65] Auch Erich war damit einverstanden, wünschte aber noch Herzog Heinrich und Hamburg mit hinzuzuziehen.[65]

In dem Vertrage[64] erhielt Lübeck die Stadt Mölln zurück; dafür bekamen die Herzöge schon jetzt vor Ablauf

---

59. Lub. V 1 n. 56 S. 57: Unde worde dem vorscrevenen graven behuf unde not, vurder to dupende, to widende unde erde mede to dammende, dat scal unse wille wol unde jegen uns nicht wesen, eft wi unde de unse dar anschot ane hebben.

60. Korner S. 106 f., S. 375 f.

61. Detmar II S. 146 ff.; Deutsche Chroniken: Lübeck II S. 439 f.

62. Lub. V 1 n. 273.

63. Lub. V 1 n. 283—287, 300—304, 309.

64. Lub. V 1 n. 294, 295.

65. Lub. V 1 n. 289.

der siebenzehn Jahre die Hälfte des Zolls, den sie bei der Buchhorster Mühle einnehmen sollten. Dem Schiffsverkehr galten folgende Bestimmungen: Die Kosten für die Ausbesserung des Grabens und der Schleuse tragen beide Teile gemeinsam. Den Zoll dürfen die Herzöge nur mit Zustimmung Lübecks erhöhen. Wer den Zoll aus Unwissenheit verfährt, soll nicht höher als mit seinem neunfachen Betrage bestraft werden und mit 3 Pfd. für die Uebertretung (vor de wold). Wenn die Schiffe voll Wasser laufen oder stranden oder das Gut untergeht, dürfen die Schiffs- und Kaufleute, ohne Brüche an den Herzog zu zahlen, ihr Gut bringen, wohin sie wollen. Bei Tätlichkeiten zwischen den Schiffsleuten soll der Kaufmann mit seinem Gute keinen Schaden und keine Hinderung erleiden. Den Lübeckern gehört die Stecknitz, und sie sind den Herrn zu keiner Abgabe (utware) verpflichtet.[66] Die Herrn wollen keinen von Lübeck Verfesteten, keinen Feind und Strassenräuber beherrbergen, noch jemand Gunst erweisen, der ihm Schaden zufügen könnte. Zwistigkeiten sollen in den nächsten vier Wochen gütlich beigelegt werden. Wollen die Herzöge Mölln zurückkaufen und können sich mit Lübeck nicht über die Bezahlung einigen, so sollen Hamburg und Lüneburg die Entscheidung fällen.

In einer besonderen Urkunde versprachen die Herzöge dann noch, Mölln, die Vogtei, den Kanal und die Strasse beschirmen zu wollen, damit die Bürger von Lübeck und Mölln, sowie der gemeine Kaufmann sicher und ohne Gefahr für Leib und Leben ihres Weges ziehen könnten. Würde Mölln der Stadt auf gewaltsame Weise abgenommen, so sollten die Herzöge auf eigene Kosten und Gefahr bei der Wiedergewinnung behülflich sein. Im besonderen sagten

---

66. Lub. V 1 n. 295 S. 325: Vortmer so is de Stekenitze der van Lubeke vry unde se ensin uns noch unsen erven dar nyne utware ane plichtich. Das Wort utware kommt sonst nicht vor; s. Lub. V S. 830.

sie Schutz gegen Strassenräuber auf der Lübeck—Hamburger Handelsstrasse zu und erhielten dafür 300 M. jährlich vom lübischen Anteil am Stecknitzzoll zugesichert.[67]

Die Benutzung des Delvenaukanals war 1390 für jedermann, insbesondere für den gemeinen Kaufmann freigegeben worden.[68] So kamen 1398 über dreissig Schiffe von Lüneburg bis in die Trave.[69] Trotzdem trat der ausschlaggebende Einfluss, den Lübeck infolge seines Eigentumsrechts am Kanal ausübte, bald hervor: 1410 suchten die Städte Wismar und Rostock beim revolutionären Rat, der seit 1408 die Geschäfte Lübecks führte, und zu dem sie nach Einführung analoger Verhältnisse in nahe Beziehungen getreten waren,[70] um die Erlaubnis nach, die Delvenau befahren zu dürfen gleich Hamburg und Lüneburg, sowie den andern Städten und Kaufleuten. In den folgenden Jahrzehnten, unter Führung des alten Rates, der 1416 wieder eingesetzt war,[70] werden die Lübecker versucht haben, die fremden Schiffsleute ganz von der Fahrt auf der Wasserstrasse auszuschliessen. Denn 1433 gaben sie unter Beisein von Vertretern Hamburgs und Lüneburgs, also wohl auf die Vorhaltungen der Städte hin, die Erlaubnis, jeder, den danach gelüste, dürfe Schiffe bauen lassen und damit den Kanal und die Stecknitz befahren frei und ungehindert wie die Lübecker Bürger.[71] Aber auch dadurch wurden keine dauernden Verhältnisse geschaffen. Vielmehr geniesst später Lübeck das alleinige Recht, den Stecknitzkanal zu befahren.[72]

---

67. Lub. V 1 n. 296.
68. Lub. IV n. 519.
69. Detmar II S. 102.
70. Hoffmann S. 145 ff.
71. Lib. mem. S. 29: Dat als we und wem des gelustet, mach schepe buwen und buwen laten und darmede schepen und varen uppe den graven na Louenborg und uppe de Steckenisse na Lubeke wedder und vort gelijck den borgern to Lubeke vrijgh und ungehindert.
72. Behrens S. 1.

Wie hoch man im 15. Jahrhundert in Lübeck die Lüneburger Beziehungen einschätzte, kennzeichnet der allerdings übertriebene Ausspruch des lübischen Gesandten vor dem kaiserlichen Rat im Jahre 1462: Wäre das Salz und die Lüneburger Strasse nicht oder würde sie niedergelegt, so müsste man allen Bürgern eine Warnung zugehen lassen, sich dort niederzulassen, wohin der Stapel käme, nach Wismar, Rostock oder Stralsund, damit sie sich und ihre Familie dort ernähren könnten; denn in Lübeck wäre es mit dem Markt vorbei, da es auf einem magern Boden stehe und keine andere Nahrungsquelle habe als die Kaufmannschaft. Man solle ihnen nicht die andere Strasse durch die Priegnitz anweisen. Würde diese benutzt, wie es doch seit vielen Jahren nicht geschehen sei, so würde der Kaufmann Wismar oder Rostock aufsuchen, da Lübeck von da aus sechs Meilen weiter entfernt liege.[73]

Hier ist es, wenn auch einseitig, ausgesprochen: Lübecks Bedeutung beruht auf dem Handelsverkehr mit Lüneburg, also auf dem Strassenzwangsrecht, das die Stadt ausübt. Hier trafen die Verkehrswege von Köln über Dortmund und Minden, von Frankfurt a. M. über Hannover, von Nürnberg über Braunschweig oder Magdeburg zusammen[74] und suchten naturgemäss Lübeck als nächsten Ostseehafen auf. Weiterhin meint der lübische Gesandte, Lüneburg habe diese seine zentrale Stellung nur seinem Salze zu verdanken: Wäre das Salz nicht, so gäbe es wohl andere Strassen, die der Kaufmann aufsuchen könnte, als die, welche durch Lüneburg führe.[73] Aehnlich sprechen sich 1458 die lübischen Sendboten dem Papste gegenüber aus: Lübeck könne seine geschäftlichen Beziehungen zu Lüneburg nicht abbrechen, ohne sich in grossen Schaden und Verderben zu stürzen;

73. Lub. X n. 222 S. 231; E. Daenell, Die Blütezeit der deutschen Hanse II S. 430 (Berlin 1905).

74. Bruns, Handelsstrassen S. 62—80.

denn die Stadt sei völlig auf den Handel angewiesen zu Wasser und zu Lande. Darum müssten sie Handel notwendigerweise treiben, und besonders mit dem Salze, dessen man in allen Ländern bedürfe, in denen der lübische Kaufmann verkehre.[75]

75. Detmar-Fortsetzung bei Grautoff II S. 215.

Kapitel IV.

Die Zölle.

Die Lüneburger Salzausfuhr berührte die Zollstätten Eislingen, das an Stelle von Krauel getreten war,[1] Drage, Geesthacht, Artlenburg, Lauenburg, Boizenburg und Mölln. Die hier zu entrichtenden Abgaben werden meist als 'theloneum et ungeldum' bezeichnet. Die ältere, mit der allgemeinen Bezeichnung 'theloneum', wurde ursprünglich vom Schiff oder Wagen erhoben[2] und war ein Transitzoll, die Abgabe von der Warenbewegung, der eigentliche Handelszoll. Seit dem Ende des 12. Jahrhunderts erscheint daneben eine 'exactio, que ungelt dicitur'.[3] Da beide Zölle in erster Linie finanziellen Gründen ihre Entstehung verdankten, so gab es keinen eigentlichen inneren Unterschied zwischen ihnen, nur dass man den alten Zoll als althergebrachte Sitte willig bezahlte, während man die Einführung des Ungeldes als Bedrückung des Handels bitter empfand. Daher erhoben sich um die Wende des 12. und 13. Jahrhunderts zahlreiche Klagen 'über die ungerechten, erst kürzlich eingeführten Zölle und über die ungebührlichen Forderungen.'[4]

1. R. Boschan, Der Handel Hamburgs mit der Mark S. 32 (Berlin 1907).

2. Hamb. I n. 401, 1216: Thelonea solvent de navibus, ... de plaustri onere. Hans. I n. 357, 1248: Salvo jure thelonei nostri, quod de navigio . . . nobis semper dari consuevit. Lub. I n. 7, 1188: Ubi 5 d. de plaustro solvent.

3. Hamb. I n. 401; Boschan a. a. O. S. 87 f.

4. Lacomblet, U. B. f. d. Gesch. d. Niederrheins II n. 17: Thelonea iniusta et de novo instituta omnesque indebitas exactiones. Ueber den

Die Ungelderhebungen in den später lauenburgischen Zollstätten gehen vielleicht auf den ersten askanischen Herzog Bernhard zurück.[5] Als Gründer Lauenburgs wird er auch den dortigen Schiffszoll eingeführt haben, zu dem schon Heinrich der Löwe, nach einer Bestätigung der Urkunde durch den Grafen von Holstein-Orlamünde vom Jahre 1216 zu schliessen, wohl 1189 die Hamburger verpflichtete.[6]

Um die Mitte des 13. Jahrhunderts hat die Erhebung des Ungeldes sich als Recht des Landesherrn durchgesetzt. Klagen darüber werden nicht mehr laut. Vielmehr ist es meist mit dem Zoll zu einer einheitlichen Abgabe verschmolzen, an deren doppelten Ursprung in den Salzzollrollen

---

Gegensatz von Zoll und Ungeld vgl. folgende Stellen: Lub. I n. 35, 1226: Quoniam burgensibus ab omnibus pravis et indebitis exactionibus de cetero volumus precavere, prohibemus, ne illa exactio, que ungelt dicitur, tollatur ab eis, dagegen Lub. I n. 91, 1241: Theloneum nostrum rectum, quod semper fuit solitum. Mekl. I n. 466, 1237: Liberi ab omni exactione existant, dummodo iustum solvant theloneum. Hasse II n. 23, 1252: De omni exactione, que vulgariter ungelt nuncupatur, semper sint libere absoluti. Theloneum autem dabunt, sicut semper solitum dari fuit. Hans. I n. 357, 1248: Predicta (ungeld) dabuntur, salvo jure thelonei nostri, quod de navigio nobis semper dari consuevit.

5. Hans. I n. 34, 1188: Herzog Bernhard verspricht auf die Klagen der Stadt Goslar beim Kaiser Friedrich I., „quod deinceps nullus predictorum civium apud Ertinburch (Artlenburg) teloneum per eum vel per suos persolvere conpelletur aut injusta quavis molestabitur exactione.“ Ferner Hasse I n. 425, 1224: Albrecht, Graf von Orlamünde und Holstein, stellt Hamburg ein Privileg aus: Peticioni burgensium de Hamburch annuentes, quia multis exactionibus et incommodis se conquerebantur afflictos, eis omnia iura, que tempore ducis Heinrici data eis fuerant et constituta, et a comite Adolfo permissa, dimisimus inviolenter observari. Precipue volumus, ut ab exactione illa que ungelt dicitur, sint im — munes.

6. Hamb. I n. 401. Die Urkunde Heinrichs des Löwen ist am besten an das Ende des Jahres 1189 zu setzen, weil er um diese Zeit, von England zurückgekehrt, im Besitze von Lauenburg und Hamburg war (MS. XXI 179 f, Arnold V 1, 2; Mekl. I n. 146; Weissenborn S. 27).

nur noch die gelegentlich auftretende Bezeichnung 'theloneum et ungeldum' erinnert,[7] um später ganz dem allgemeineren 'theloneum' zu weichen.

Als älteste Zollstätte für das zu Schiff ausgeführte Salz erscheint in unserm Berichte Eislingen an der Ilmenaumündung. Die Bürger von Lüneburg gaben dort für den Wispel, wenn das Salz elbabwärts ging, 8 d., wenn es nach Boizenburg bestimmt war, $13^1/_2$ d. als Zoll, in diesem Falle sicherlich auch den Schiffszoll in Lauenburg wie die Hamburger 1252.[8] Die Bewohner von Stade, Buxtehude und den andern südlich der Elbe gelegenen, also bremischen oder lüneburgischen Ortschaften zahlten $13^1/_2$ d., die von Hamburg, Itzehoe und den andern nordelbischen, also holsteinschen Plätzen nur $4^1/_2$ d. Zoll vom Wispel Salz.[9]

1278 wurde die Zollpflicht Lüneburgs von Herzog Johann für die einzelnen Handelslinien grundsätzlich auf einen bestimmten Ort festgelegt. Eislingen blieb Zollstätte nur für den Schiffsverkehr zwischen der Stadt und den elbabwärts gelegenen Plätzen, besonders Hamburg. Mölln wurde Zollstätte für die Handelsbewegung von Lübeck nach Lüneburg, Lauenburg für alle von der Stadt kommenden und nach der Stadt gehenden Schiffe, sowie für den Transitverkehr nach Lübeck.[10] Von den Schiffen mit losem Salze,

---

7. Lün. I n. 126 Z. 25: In reditu vero naves libere transibunt absque teloneo et ungheldo. Hamb. I n. 858, 1291: Cives de Hamburgh dabunt in Eyslinghe de quolibet Luneburgensi choro salis pro theoloneo et ungheldo quinque d.

8. Hasse II n. 23.

9. Lib. mem.: Alduss plach men dat tho holdende mijt dem tollen tho Eijsslinge mijt dem solte: De borgere van Lüneborch geven van dem wijspel losses soltes 8 d. Item de Steder, Buxtehuder und wat up der süder sijden der Elve tho huss horde $13^1/_2$ d. Item de Hamborger, Itzehoer undt van der nordsijden der Elve $4^1/_2$ d. Item van allem losen solte, dat me de Elve upforede tho Boijtzenborch, $13^1/_2$ d. van dem wijspell.

10. Lün. I n. 126.

die nach Hamburg oder Boizenburg bestimmt waren und das herzogliche Gebiet nur auf der Wasserstrasse der Elbe berührten, musste man für den Wispel in Eislingen, resp. in Lauenburg $7^1/_2$ d. als Zoll und Ungeld entrichten; auf der Rückfahrt waren die Fahrzeuge in Lauenburg zollfrei.[11]

Für den Wispel Salz, den sie in Buchhorst ausschiffen wollten, hatten die Lüneburger in Lauenburg $13^1/_2$ d., also 6 d. mehr, zu bezahlen; dann sollte das Salz Mölln und das ganze herzogliche Gebiet frei und ungehindert passieren.[12] Der Zuschlag zum Zoll wurde offenbar für den Schutz, den der Herzog den Bürgern in seinem Lande gewährte, entrichtet. Man kann ihn demnach als Geleitgeld bezeichnen, eine Abgabe, die vom Herzoge z. B. auf der Hamburg-Lübecker Strasse seit 1241 erhoben wurde.[13] Das Geleitrecht wurde nach der Landesteilung von jeder Linie in ihrem Gebietsteile ausgeübt, und wir haben gesehen, wie sich die Lüneburger immer wieder Schutz und Geleite von ihnen zusichern liessen.

Derselbe Zoll, in dem wir also 'theloneum', 'ungelt' und Geleitgeld vereinigt finden, wurde 1335 für die in Artlenburg anlegenden Schiffe festgesetzt.[14]

---

11. Lün. I n. 126 Z. 22: Sal vero, quod de Luneborch pur Albiam ascenderit, pro quolibet koro Louenborch dabuntur septem denarii cum dimidio, in reditu vero naves libere transibunt absque teloneo et ungheldo. Ueber Eislingen ebd. Z. 64: De koro frumenti, humuli, pise et cujuslibet rei taliter mensurate septem denarii cum dimidio persolventur.

12. Lün. I n. 126 Z. 26: De promptuario vero, quod habebit in se triginta duos koros, triginta sex solidi dabuntur . . . et tunc libere et absque impedimento transibit Molne et per totam nostram jurisdictionem et districtum.

13. Lub. I n. 91 (Hans. I n. 307): Firma conductu nostri protectione semper muniendos duximus sub hac forma: Es wird die Höhe des Geleitgeldes für die einzelnen Waren festgesetzt.

14. Lün. I n. 381 Z. 20: Vor dhen wispel loses soltes, dat man to schepe voret, schal man gheven verteynde halven penning na older wonheit.

Das in grosse Tonnen verpackte Wintersalz, das in den älteren Zeiten hauptsächlich die Strasse über Lauenburg benutzte, wurde mit 4 s. für die Last in Lauenburg verzollt,[15] später ebenso hoch in Artlenburg.[16] Von dem in kleineren Tonnen ausgeführten Sommersalze brauchte man für die Last nur 3 s. 4 d. zu entrichten.[17] Anstatt der Geldzahlung durfte der Zöllner von 10 Lasten eine Tonne nehmen und dem Besitzer dafür 8 s. vom Zoll abziehen.[18] Der Zoll betrug also den 24. Teil vom Kaufpreise.

Ausser dem Zolle waren für die Benutzung der Niederlagen aring-Pfennige zu bezahlen, die nach unserm Bericht im Lauenburgischen erst eingeführt wurden, als die Salzschiffe unter Vermeidung Boizenburgs mehr Buchhorst als Umschlagsplatz aufsuchten.[19] Vom losen Salze wurden sie von der ganzen Schiffsladung erhoben, und zwar von Schiffen mit 32 Wispeln Inhalt 30 d., vom Tonnensalze lastweise, und zwar $4^1/_2$ s. von 10 Lasten grosser und 12 Lasten kleiner Tonnen.[19] Als Erich I. 1335 in Artlenburg durch Errichtung

---

15. Lib. mem.: Wintergahten solt an groten tunnen, dat forede men tho der Buckhorst undt gaff van der last 4 s. tho tollen. Lün. I n. 454 Z. 12: . . Teyn leste tunnen. De scal men vortollen vor twe punt penninghe. Ungedr. Urk. von 1408 April 17: Alse van der last ver schillinge.

16. Lün. I n. 381 Z. 12: Na older wonheit vor de last ver schillinge to tollen gheven, also man plach to Louenborch to ghevende.

17. Lib. mem.: . . . Dat solt an lütke tunnen und gaff vor de last tho Louenborch tho tollen 3 s. 4 d.

18. Lün. I n. 381 Z. 18: Van teyn lesten soltes, dhe dar betunnet komet, mach de toller ene tunnen nemen vor achte schillinge af to slande in dhem tollen.

19. Lib. mem.: Dar en mosten se neijn solt powsen, se engeven pem herrn van iewelken pram soltes $4^1/_2$ s., dat wass up 10 last grotes soltes und up 12 last lüttekes soltes, dat heijt archgelt. Des soltes wart do so vele, dat men ock tho Tespe powsede, dat de kopmann gaff dat archgelt vor alle solt; also iss dat uppekamen. Lün. I n. 126

einer Salzniederlage und Anstellung von Knechten Erleichterungen für den Handel schuf, führte er eine neue Abgabe, buedelaghe genannt, in der Höhe von 2 d. für die Last ein, die wir als Zuschlag zu den aring-Pfennigen bezeichnet haben. Später, als man weniger loses Salz nach Lübeck ausführte, verschmolzen beide Abgaben zu einer einheitlichen von 6 d. für die Last, für die man die ältere Benennung aring-Pfennige oder Archgeld, wie unsere Aufzeichnung sagt, beibehielt.[20]

Aus dem Zollrecht, das der Herzog zu Lauenburg für den Salzhandel nach Lübeck ausübte, leitete er nach der Landesteilung den Anspruch auf den Zoll für alles nach der Trave bestimmte Salz her, auch wenn es seine Zollstätten nicht berührte, und setzte diesen Anspruch, wie wir sahen, in den vierziger Jahren zu allgemeiner Anerkennung durch. Es war für ihn um so wichtiger, als die Burgmannen in Lauenburg Renten darin hatten. Deshalb werden ihnen wohl auch die in Artlenburg vom Salze erhobenen Zölle zugestanden haben.

Während der Verpfändung des Zolls an Werner Bardowiek (1354), der ihn in Lüneburg erhob, musste aus politischen Gründen alles Tonnensalz, das sonst nach Lübeck ging, nach Hamburg gesandt werden.[21] Von diesem Salze durfte Werner Bardowiek den Lauenburger Zoll erheben, das dann in Eislingen abgabenfrei war. Diese Gewohnheit blieb nach Rückkehr der alten Verhältnisse bestehen, so dass nun alles nach der Nord- und Ostsee ausgeführte

---

Z. 32: De quolibet promtuario dabuntur triginta denarii, qui volgariter dicuntur aringpennigghe. Lün. I n. 381 Z. 12: Vor teyn leste viftehalven schilling to aringpenninge, de man ghaf to der Bokhorst. Ebenso Lün. I n. 454 Z. 14.

20. S. oben S. 39 und Anm. 53. Lib. mem.: 6 d., de me tho Louenborch plege tho archgelde tho gevende.

21. Das folgende beruht auf dem Bericht des lib. mem.

Tonnensalz dem Lauenburger Zoll unterlag, und zwar wurde das nach Lübeck bestimmte wieder in Lauenburg, das nach Hamburg bestimmte dagegen schon in Lüneburg verzollt.

Als bei einer Verpfändung des Eislinger Zolls an Lübeck um 1380 die Bürger in Uebereinstimmung mit dem Herzoge von der nach Hamburg gehenden Last Salzes 2 s. erhoben, durfte der Inhaber des Lauenburger Zolls Gereke Grabow in Lüneburg nur den Rest von 16 d. fordern. Nachdem der Herzog den Eislinger Zoll wieder eingelöst hatte, behielt er die Abgabe von 2 s. bei und beauftragte den neuen Verwalter Godeke Basedowe, in Lüneburg von den nach Hamburg bestimmten Tonnen auch die in Lauenburg üblichen aring-Pfennige, also im ganzen 22 d. von der Last, zu erheben.

In dieser Zeit begannen die Hamburger, Salz nach Preussen zu verschiffen. Der Herzog forderte, da es eigentlich über Lübeck gehen musste, in Lüneburg den vollen Lauenburger Zoll von 3 s. 4 d. und die aring-Pfennige von 6 d., liess aber den Eislinger Zoll von 2 s. für die Last bestehen. Daraus ist doch zu schliessen, dass auch die nach Lauenburg bestimmten Tonnen, die, wie wir wissen, seit der Verwaltung Gereke Grabows wieder in Lauenburg verzollt wurden, dem neuen Zoll in Eislingen unterworfen wurden. Diese Zollerhöhung war ohne Einwilligung des Rates geschehen, und er versuchte daher, den Herzog zur Zurücknahme des neuen Zolls zu bewegen, musste ihn aber schliesslich, da er nichts erreichen konnte, zulassen.

Nach der Errichtung des Delvenaukanals wurde der Zoll in Lauenburg beibehalten[22] und für die Benutzung des Kanals eine Abgabe von 1 s. von der Last bei der Buchhorster Mühle erhoben, seit 1410 vom Herzoge und der Stadt Lü-

---

22. Lub. IV n. 519: Wo se eren rechten tolnen gheven, unde wes se plichtich sijnt, to Louenborgh.

beck zu gleichen Teilen.[23] Auch bei der Stenborger Schleuse war man, wie wir 1342 erfahren, zu einer Abgabe verpflichtet.[24] Im Jahre 1402 wurde auch den meklenburgischen Herrn ein Zoll von 6 d. für jede auf der Delvenau verschiffte Last zugestanden.[25]

In Boizenburg erhoben die Grafen von Schwerin und nach ihnen die Herzöge von Meklenburg ebenfalls einen Salzzoll von den Lüneburgern, wie 1369 vom Tecklenburger Grafen bestätigt wurde.[26] Für das nach Mölln—Lübeck bestimmte Salz betrug der Zoll nur 6 d. von der Last, für das nach Wismar bestimmte 4 s.[27]

Für den Wagenverkehr war noch ein Fährgeld bei den Ueberfahrten über die Neetze und die Elbe zu entrichten. Nach einer Aufzeichnung über den Fährschatz in Lüdershausen aus dem ersten Viertel des 15. Jahrhunderts wurden dort von den Wagen, die von Lauenburg oder Artlenburg nach Brietlingen gingen, 10 s. erhoben. Wenn die Eisdecke hielt, durften die Wagen frei hinüberfahren; man sollte auch das Eis ausserhalb des Fährweges nicht aufschlagen, um den wandernden Mann am Uebergang zu

23. Lub. IV n. 519: Van der last haringes unde der last zoltes enen schillink. Lub. V n. 294: Hirumme hebben uns unde unsen erven de rad unde menheid der ergenanden stad Lubeke van stund an gestedet to der helfte des tolne up dem gravene geheten de Delvene.

24. Lün. I n. 406 Z. 16: Und nen unreycht scal men op de pram noych up dat solt noych up dat ghout setten, mer also eyn ol wonheyt is ghewesen.

25. Lub. V n. 56.

26. Lün. I n. 622: Wan de borghere der stad to Luneborgh zolt to Boyceneborgh tobringghen, dit schollen ze vurtolnen na der olden wonheyt.

27. Lib. mem. S. 62ff.: Vortmer eyn jewelk, de dar voret to Boytzenborgh und vort na Mollen mit solte, de scall vor de last soltes geven men soss pen. to tollen na older wonheyd. Regest dieser Urkunde: Hans. V n. 1071. Ueber den Zoll für das nach Wismar bestimmte Salz s. dieselbe Urk. und Hans. VI n. 874.

hindern. Die Bewohner von Artlenburg und Brietlingen mussten von dem Gute, das sie auf Schlitten oder Wagen über den Fluss schafften, für das Schiffspfund 1 d. bezahlen, für Salz aber nichts.[28]

Der Elbübergang fand bei Artlenburg oder Lauenburg statt. Ob bei Lauenburg eine eigentliche Fähre war, ist wegen des gänzlichen Schweigens der Quellen zu bezweifeln.[29] In Artlenburg betrug das Fährgeld im 15. Jahrhundert 5 Witten (= 20 d.); war die Elbe zugefroren, so dass man eine Fahrrinne hauen musste, so gab der Fuhrmannn 8 s., bei der Rückkehr 10 Witten (= 3 s. 4 d.). Kam er noch öfter zur Fähre, so lange die Fahrrinnne noch da war, nur das einfache Fährgeld. Bei Eisgang zahlte man 8 s., konnten die Wagen auf der Eisdecke überfahren, war man abgabenfrei,[30] wie den Lüneburgern schon 1335 bestätigt wurde.[31]

---

28. Donat. S. 40v°: Item van dem waghene van dem Lowenborgere weghe edder van Erteneborgh wente to Britlinge 10s. Item wan de van Erteneborgh eder van Britlinge gud over ijs slepen edder voren, so schullet se geven van deme punde 1 d. uppe dat slot, van solte nicht. Wan god brugget hefft, so varet und gheit alle man vryg over dat ijs sunder de Erteneborghere und Britlinge in der wise, alze vore gescreven is. Und men schal buten deme verweghe nen ijs tohowen, dar dem wanderden manne hinder van sche.

29. S. oben S. 32.

30. Lub. IX n. 212, 1455: Dar men in vortijden nicht meer plach to gevende, wan de Elve mit ijse ghinck, dan VIII schil. lub. van deme wagene. Unde wanner dat de Elve belecht ward mit yse, dat men wake moste houwen, so plach een islik vorman de erste reyse to wynnende mit VIII schil. lubesch unde darnegest, wan de vorman wedderumme qwam, so moste he gheven dubbelden veerschat, unde so vake he denne darnegest quam, dewile de wake stund, so en gaff men nicht meer, dan wontliken veerschat, alse van deme wagene V witte unde nicht darenboven. . . . . Unde wanner de Elve bevroren was, dat ze overdroch, dat men denne dar vrijg over varen, riden edder gan mochte sunder jenigerhande hindernisse effte veerschat to gevende.

31. Lün. I n. 381 Z. 26: Mochte man der Elve ane schep van vroste bruken, man schal dar nemande to verschatte dvingen.

Kapitel V.

Der Salzvertrieb in Lüneburg.

Die Vorgänge, die sich beim Salzvertrieb in Lüneburg selbst abspielten, lassen sich zwar mit voller Deutlichkeit erst aus späteren Quellen erkennen, aber die Nachrichten, die wir aus dem 13. und 14. Jahrhundert haben, sind doch reichhaltig genug, um uns, wenn wir die späteren mit zur Erklärung heranziehen, eine klare Vorstellung von den inneren Verhältnissen zu gewähren.

Nachdem das Salz in den Pfannen gesotten war, wurde es in die Kanen, einbaumartig gearbeitete Mulden, die sich über den Pfannen befanden, zum Trocknen gelegt.[1] War es völlig getrocknet, so kam es auf den Scheesel[2] und wurde am folgenden Tage von hier den Gung hinauf in Kiepen zu den Salzwagen gebracht, in grobe leinene Schlaglaken geschüttet und oben bei feuchtem Wetter mit Haardecken oder leinenen Tüchern (Sahllüneken) bedeckt.[3]

Zur Salzfuhre brauchte man grob gearbeitete, zwölf Fuss lange Leiterwagen, deren Räder nicht mit Eisen beschlagen werden durften, weil die salzige Erde den Beschlag und die

---

1. Zenker S. 11.

2. Der Scheesel muss ein grösserer Behälter sein, der sich innerhalb der Siedehütte befand. Denn von hier wurde das Salz den Gung, d. h. den Gang, der aus der Hütte ins Freie führte, hinauf gebracht. Die Pfanne wurde in 24 Stunden dreizehnmal geleert (Zenker S. 16 f.).

3. Gebhardi I S. 420.

Räder gleich verdorben hätte.[4] Die Darstellung, wie sie uns hier der sachkundige Gebhardi gibt, wird auch schon für das 13. und 14. Jahrhundert zutreffen.[5] Nur mögen die Wagen damals kleiner gewesen sein. Denn jedes Fuhrwerk führte doch wohl den Ertrag eines Sülzhauses ab. Der betrug aber um 1200 in 24 Stunden 1 Wispel 4 Scheffel, um 1350 etwa 1 Wispel 6 Scheffel und später fast $1^1/_2$ Wispel,[6] während die Wagen zur Zeit unseres Gewährsmannes 1 Wispel 18 Scheffel fassten.[7]

Die Hauptmasse der gewonnenen Bodenschätze war für den Grosshandel, also wesentlich nach Lübeck und Hamburg, bestimmt. In den Wintermonaten, wenn die Seefahrt eingestellt wurde, war auch die Nachfrage in Lüneburg gering. Dann wurde das Salz von der Saline zu den Räumen gefahren. 1437 setzte man, wie wir wissen, die Zeit vom 29. September bis zum 22. Februar für das Sammeln des Wintersalzes fest mit der Bestimmung, dass es sechs Wochen

---

4. Gebhardi I S. 363.

5. Die Kiepenmacher sind 1340 (ZR. § 33) vom Salzzoll befreit, ein Zeichen dafür, dass sie in Beziehungen zur Saline standen. Sie werden, da sie als Bürger von selbst ihr Küchensalz nicht zu verzollen brauchten, als Arbeitslohn auch Salz erhalten haben, vielleicht zum Michaelsmarkte, wo sie es verkaufen durften. So wird am 1. April 1504 (Lib. mem. S. 128 v⁰) den Salzmessern und Empfängern verboten, andern Salz zu 'vorbuten' oder zu 'vorlehnen' ausser zum Michaelsmarkte. Auf einer Abbildung bei Macrinus, der aber die Erklärung fehlt, ist ein Mann dargestellt, der Salz in einem viereckigen, nach unten sich verjüngenden Korbe trägt.

6. Zenker S. 17 f.: In einem Hause wurden 1205 jährlich $422^1/_4$ Wispel gesotten, 1350 460 Wispel. Da der Betrieb das ganze Jahr hindurch nicht unterbrochen wurde, so dürfen wir den Jahresertrag durch 365 teilen, um die täglich gewonnene Salzmenge zu ermitteln. Das ergibt 1205 1 Wispel 4 Scheffel, 1350 1 Wispel 6 Scheffel. Staph. S. 858: In jedem Hause werden Tag und Nacht 52 Süss Salzes = $1^1/_2$ Wispel weniger 2 Süss gesotten.

7. Gebhardi I S. 363.

in den Räumen liegen müsse.[8] Fanden sich dann keine Käufer, so blieb es natürlich auch länger dort.[9]

Diese Salzspeicher waren nach Gebhardis[10] Beschreibung aufgemauerte und unten und oben mit dicken Bohlen beschlossene Zimmer, die mit dem Salze völlig ausgefüllt und vermittelst eines vor die Tür genagelten Brettes verschlossen wurden. In den Eidesformeln, die im ersten Viertel des 15. Jahrhunderts in den Donatus[11] eingetragen sind, schwören die Salzträger, dass sie das Salz nicht vorn in die Räume schütten wollen, die Salzmesser, dass sie darauf achtgeben wollen, dass die von ihnen ausgemessene Salzmenge richtig auf die Tür geschrieben wird.

Die Erlaubnis, die die Sülfmeister und Salzhändler 1257 erhielten, loses Salz im eigenen Bewahrungsort aufzuheben,[12] wird für sie der Anlass gewesen sein, an der unteren Ilmenau in der Nähe des Lüner Tores, wo die Schiffe abfuhren, Salzspeicher zu bauen. Hier beim Viskulenhof hatte später die Sülfmeisterfamilie Bardowiek fünf Salzräume.[13] 1346 sah sich der Rat veranlasst, zu verbieten, in den jenseits der Ilmenau beim städtischen Krahn und dem Neuenbrücker-

8. Lib. mem. S. 23 v⁰.

9. Macrinus S. 9: In den Räumen liegt das Salz viele Wochen oder auch einige Jahre. Gebhardi I S. 421 erzählt sogar, dass es über 30 Jahre dort liegen bliebe. Das schreiben beide aber in einer Zeit, wo der Salzhandel darnieder lag.

10. I S. 421.

11. S. 50 v⁰: Dat ik dat solt nerghene dreghen will vorn in dat rum, id en sy van hetes wegen des kopmannes edder des sulfmesters. Dat ik dat solt truweliken meten wil dem kopmanne alse dem sulfmeister und mede tosen, dat id rechte screven werde up de dore.

12. Lün. I n. 81.

13. Kop. B. d. Lün. Arch., 1368 Okt. 31: Der Presbiter Nikolaus, Werner und Heinrich, Söhne des verstorbenen Werner Bardowiek, schenken ihrer Schwester Abelen eine Leibrente von 2 M. 'in quinque zoltrum' beim Hofe des Johann Viskulen.

damm gelegenen Wohnhäusern Salz und Häringe niederzulegen; sie sollten lediglich Wohnungen bleiben.[14]

Das in den Wintermonaten gewonnene Salz war, da es in den Räumen ablagerte, trockner und weisser[15] als das frische Salz, weshalb den Stössern 1437 verboten wurde, grobes, d. h. frisches Salz mit Wintersalz in dieselbe Tonne zu stossen.[16]

Das im Sommer gewonnene Salz wurde frisch gesotten nach Lübeck und Hamburg versandt, in älterer Zeit überwiegend in losem Zustande, seit der Mitte des 14. Jahrhunderts aber zunächst nach Lübeck und dann auch nach Hamburg in Tonnen.[17]

Jeden Morgen wurde es von der Saline nach der Salzstrasse am Wasser gefahren.[18] Zwei vereidigte Salzmesser massen es von den Salzwagen mit den amtlich geeichten Scheffeln den Stössern oder Trägern zu, indem sie die gefüllten Scheffel auf die grossen Mulden, die diese hatten, stellten und den Inhalt hineinschütteten. Darauf wurde das Salz von den Stössern und Trägern in die Schiffe verladen oder in Tonnen verpackt oder in die Speicher geschafft.[19]

---

14. StB. 120, 6: Hii protestantur, quod edificia constructa ultra Elmenowe juxta cran civitatis et apud valvam nove pontis debent esse sub hoc edicto, quod in eis sal non debet reponi nec allecia, sed mansiones habitationum simpliciter remanebunt.

15. Gebhardi I S. 493.

16. Lib. mem. S. 23: Der soltstoter eed: Item de iennen, de gesworn hebben, de nemen in ere eede mede, dat se neyn grove solt willen stoten manck wintergoten solt.

17. S. oben S. 27—29, 77.

18. Lib. mem. S. 128 v⁰, 1504 April 1: Unde wat men so to wagen vorsenth, dat schal men nicht uppe der soltstrate, men by Bullen orde meten unde stoten laten. Daraus folgt, dass das für die Ausfuhr zu Schiff bestimmte Salz in der Salzstrasse, sicherlich der am Wasser und nicht der bei der Saline, ausgemessen wurde.

19. S. Anm. 11 u. Anm. 18. Lib mem. S. 93, 1497: De soltmetere scholen ok beide stigen uppe den soltwagen, wan se dat

Im Interesse der Sülfmeister und Kaufleute übten die Empfänger die Kontrolle darüber aus, legten auch wohl selbst mit Hand an. Sie schrieben die Menge des zu Raum gebrachten Salzes auf die Tür des Speichers; wurde es sogleich zu Schiffe ausgeführt, so verzeichneten sie es samt dem Preise auf dem Stocke,[20] wohl einer Tafel, die sich in

---

leste solt in den schepel schudden willen. . . . Men schal . . . den schepel sätliken uppe de molden setten, wente dar mede uppe de molden tostotende, deyt den dregeren grot vordruth, ok so vallet dat solt dar dorch aver de molden by den wagen. S. S. 102 Anm. 16. Donat. S. 46 v⁰, 1499 März 15: Heft de radt uppe deme radhuse vor sick gehat alle soltstotere unde en enne nye vormaninge gedan erer ede, ene mede yn ere eede gevende, dat se na desseme dage nein solt anders stoten schullen wan in ijsslike tunne soss schepele. Donat. S. 50 v⁰: Eed der soltdreger, s. S. 101 Anm. 11. Lib. mem. S. 93, 1497: De dregere schullen myt flite dat solt in de tunnen gheten und ok in den rumen unde de molden reincloppen. Item de dregere schollen hebben molden van ener mathe, unde de mathe schollen wesen by deme, de de schepele kempet, de by sinen eden, alse he uppe dat kempent hefft gedan, dar upp schal sehn, dat id lickliken togeyt by vorlust erer love. Eine Trennung zwischen der Tätigkeit der Salzträger und der Salzstösser lässt sich nicht durchführen, da jene ja auch Salz in Tonnen stossen.

20. Lub IX n. 320, 1456: Des wille juwe wisheit gutliken weten, dat me deme copmanne dat solt van dem wagen mit den schepelen vorgescreven tometen leth, dar hebben se ere sworen knechte to und heten de entfangere van des copmans wegen, de willen den copman wol verwaren. Lib. mem. S. 129, 1504 April 1: De beyden metere unde ock entfangere scholen den schepel sachte uppe de molden setten, so dat dat solt dar aver nicht to spilde kame. Donat. S. 50 v⁰: Eed der soltentfangere: Dat solt, dat ick entfange, dat ik dat upp den stok rechte scriven will, und dat ik den kopman und den sulfmeister truweliken bewaren wil, dat en in beydent siden vulsche, und nicht up de doren scriven wil, id en sy in dat rum gekommen, id en sy mit witschop und vulbort des sulfmesters edder des kopmannes. Lib. mem. S. 129, 1504 April 1: Wanner dat solt van deme wagen is gemeten, alss denne scholen de beiden metere mit deme entfangere by der scrifft ghan unde eyn vlitich upsehnt hebben, so dat dat solt unde de kop (d. h. der Preis) rechte werden angetekent unde gescreven.

dem am andern Ilmenauufer der Salzstrasse gegenüber gelegenen Häringshause befand.[21] Die Salzmesser ihrerseits hatten aufzupassen, dass die Empfänger die von ihnen ausgemessene Menge richtig anschrieben.[22]

Der eigentliche Salzmarkt fand auf dem Hore (Harze), dem freien Platze vor der Saline, St. Lamberti gegenüber, statt.[23] Hierhin kamen die Kaufleute, um ihren Bedarf einzuhandeln. In den älteren Zeiten übte der Landesherr die Kontrolle darüber aus. Aber schon 1257 erlangten, wie wir wissen, die Sülfmeister und Salzrentenempfänger, sowie die einheimischen und fremden Kaufleute von der Herzogin Mechtild die Freiheit, ihr Salz in Tonnen schlagen oder loses in eigenen Räumen aufheben oder sonst nach eigenem Gutdünken darüber verfügen zu dürfen.[24]

Dadurch war der Salzhandel freigegeben. Für die Sülfmeister wird sich aber bald wieder die Notwendigkeit einer einheitlichen Regelung des Salzverkaufs geltend gemacht haben. Die ein oder zwei Barmeister, die nach Verkauf der Bare durch den Herzog im Jahre 1269[25] selbst Sülfmeister waren und als die eigentlichen Vertreter ihrer Genossenschaft galten, erhielten darum das genossenschaftliche Aufsichtsrecht. Sie hatten nach Bruchstücken einer alten

---

21. Das Häringshaus, später Kaufhaus genannt, wird zum ersten Male 1302 erwähnt, StB. 233, 20: Item solvit domus allecium extra novum pontem quolibet anno 16 M. den. (als Zins an die Stadt). Pfeffinger II S. 145: Ein Recess Herzog Christian Ludwigs vom 12. Aug. 1654, also vor Einschränkung des Salzhandels durch Errichtung des Salzkontors (1659), bestimmt, dass der Kauf- und Lizenzschreiber auf dem Kaufhause an jedem Sonnabend dem herzoglichen Zöllner schriftlich mitteilen soll, wie viel Salz in der vergangenen Woche zu Schiff abgegangen sei.

22. S. S. 101 Anm. 11; s. Anm. 20.

23. Manecke S. 58.

24. Lün. I n. 81; s. oben S. 23.

25. Lün. I n. 104; Zenker S. 26.

Chronik, die Sagittarius[26] anführt, zu bestimmen, zu welchem Preise das Salz verkauft und zu welcher Zeit und wohin es ausgeführt werden sollte.

Die Festsetzung eines offiziellen Salzpreises war nötig, sobald die Renten nicht mehr in Salz, sondern in Geld gezahlt wurden. Das geschah aber 1257 wohl längst.[27] Von den Barmeistern wurde er täglich auf dem Hore aufgestellt[28] und vom Sülzschreiber, der 1388 zuerst erwähnt wird,[29] aufgeschrieben.[30] Diesen Marktpreis nannte man den 'cursus salis' oder 'den menen lop uppe der sulten'.[31] Massgebend für seine Höhe waren die Menge des gewonnenen Salzes, die Beschaffenheit der Sole, der Preis des Holzes, die Nachfrage und die Absatzbedingungen.[32] Die täglichen Salzpreise hatte der Sülzschreiber nach jeder Flut, d. h. nach Verlauf von jedesmal 26 Tagen, zusammenzuzählen und daraus den durchschnittlichen Wispelpreis der abgelaufenen Flut zu berechnen, der dann die Grundlage

---

26. S. 8: Praeterea quoque ordinatum, ut singulis annis duo ex magistris salinae eligantur, cum titulo barimagistrorum, quorum officium esse debet, ut publicae utilitati provideant, praescribant, quo pretio sal vendi debeat, quo tempore exportari, in quae loca.

27. Zenker S. 40; Lev. n. 160 S. 153, 1263: Procurator saline singulis annis consuevit dare unicuique canonico VI marcas denariorum et quinque amplius secundum dispositionem salis cariorem.

28. Lib. mem. S. 131 v°, 1506 Dez. 29: So und alse van oldersher wontlick gewest ist, den kopp des Luneborgern soltes uppe dem Hare vor der zulten dechlikes to settende, dar na sick eyn jeder ok moste richten unde holden.

29. Lün. III n. 1147 Z. 75.

30. Staph. S. 847: Der Kauf des Salzes wird alle Tage angesetzt und öffentlich an der Salzbude angeschrieben. Die Salzbude bei St. Lamberti wird 1437 zuerst erwähnt (Lib. mem. S. 23). Sie war für den Kleinverkauf eingerichtet worden (Lib. mem. S. 128 v°, 1504 April 1) und wird im 14. Jahrhundert noch nicht bestanden haben.

31. Lün. II n. 881 Z. 20; Staph. S. 850.

32. Macrinus S. 39.

für die Rentenzahlung[33] und vielfach auch für Kaufgeschäfte bildete.[34]

Auf dem Hore wurde, wenn Abnehmer da waren, täglich das am vorhergehenden Tage gewonnene Salz zum Marktpreise verkauft.[35] Auch dazu war eine einheitliche Regelung erforderlich. Nehmen wir an, ein Lüneburger Salzhändler hatte den Auftrag übernommen, 100 Wispel frisches Sommersalz nach Lübeck zu liefern, das er in drei Prahmen lose unterbringen wollte. Dazu gebrauchte er, wenn ein Haus in 24 Stunden 1 Wispel 6 Scheffel hervorbringen konnte,[36] den Ertrag von 80 Siedehütten. Nun kaufte er natürlich an einem Tage nicht mehr Salz, als er gleich in seinen Schiffen unterbringen konnte. Gesetzt den Fall, er konnte im Laufe eines Tages den Inhalt von zehn Salzwagen ausmessen und verladen lassen, so musste er sich acht Tage lang des Ertrages von zehn Sülzhäusern versichern. In geschäftlich ruhigen Zeiten war es für ihn nicht schwer, durch persönliche Verträge mit einzelnen Sülfmeistern, von denen mancher mehrere Sülzhäuser in Besiedung hatte,[37] die gewünschte Salzmenge zu erhalten. Bei starker Nachfrage aber, also besonders in den Monaten, in denen die für den Häringsfang bestimmten Lieferungen eingekauft wurden, wurde es zur Unmöglichkeit.

Das wird die Sülfmeister veranlasst haben, den Barmeistern die Leitung des täglichen Salzmarktes zu übergeben. An sie mussten sich dann die Salzhändler wenden und erhielten von ihnen den Ertrag von einer bestimmten Anzahl von Siedehütten zugewiesen. Die Salzempfänger

---

33. Staph. S. 858.

34. StB. 25, 34; 26, 35; 28, 15.

35. Lub. IX n. 320, 1456 März 2: Dat de soltkop is vrij, und mach kopen, we de will, alle dage.

36. S. oben S. 100.

37. Staph. S. 985.

hatten, wie wir sahen, die von jedem Wagen ausgemessene Salzmenge unter Angabe des Preises auf dem Stocke zu verzeichnen. Da er sich voraussichtlich im Häringshause befand, so werden hier auch die Zahlungen entgegengenommen worden sein.

Der tägliche Salzmarkt konnte nur stattfinden, wenn sich Käufer auf dem Hore einfanden. Noch 1456, in der Blütezeit des Salzhandels, wurde von Seiten Lübecks darüber geklagt, dass der Salzkauf oft fünf Tage ausgesetzt werde. Wenn man auch in solchen Fällen das an den vorhergehenden Tagen gesottene Salz später mitzuverkaufen suchte,[38] so kam man doch oft genug in die Lage, auch das im Sommer gewonnene Salz zu Raum bringen zu müssen.[39] Dieser Fall trat in unserem Zeitraum, wo der Salzhandel sich noch in der Entwicklung befand, häufiger ein als später, zumal da auch die politischen Verhältnisse, wie wir sie kennen gelernt haben, oftmals Stockungen im Handel herbeiführten.

Um solches zu Raum gebrachte Sommersalz oder um das in den Wintermonaten gewonnene[40] handelt es sich in

---

38. Lub. IX n. 320: Antwort des Sechziger-Ausschusses in Lüneburg an Lübeck: Alse se ok gedaget und gescreven hebben van dem soltkope, dat de vaken bestande blive vijff dage, so willet ok fruntliken weten, dat de soltkop is vrij, und mach kopen, we de will, alle dage. Id kumpt doch wol selden, dat en dach blift bestande, dat maket, dat dar nen koper is, wo denne des anderen dages de zoltkop gemaket werd, also blift ok de kop van dem vordage. Aldus scolle juwe wijsheit dit in der warheit vinden, dat id nu gescheen is, dat de kop twe, dre, vere edder vijff dage sij bestande bleven.

39. Sagittarius S. 9 (nach einem Buch über Lüneburger Altertümer auf der kurfürstlichen Bibliothek zu Dresden): Quodcunque sal non venditur interdiu, in certis casis, quas habent patricii, asservatur, ac complectuntur hae casae octodecim, viginti, triginta, sexaginta, octoginta, nonaginta, immo etiam centum choros.

40. Die Lieferungen, für die eine bestimmte Zeit angegeben ist, finden statt: Michaelis, 21, 22; 10. Nov., 95, 12; Weihnachten, 21, 23;

den 20 Kaufgeschäften, die in den Jahren 1289 bis 1317 in das Stadtbuch eingetragen sind. Erfahren wir daraus auch naturgemäss nichts über die oben geschilderte Art des Salzverkaufs, so verdanken wir ihnen doch schätzenswerte Einblicke in die Bedeutung und den Umfang des Salzhandels, sowie die Kenntnis der daran beteiligten Persönlichkeiten. So erkennen wir gleich mit aller Deutlichkeit, welch bedeutenden Faktor im Lüneburger Erwerbsleben der Salzhandel damals schon bildete. Denn wenn man die Summen, die für Salzlieferungen ausgegeben werden, mit den andern Schuldpösten vergleicht, so zeigt sich, dass sie die Höhe dessen erreichen, was nach dem Vorhandensein von barem Gelde und der Vermögenslage der wohlhabenderen Bürger damals möglich war, wobei man sich vor Augen halten muss, dass manch andere Schuldeintragung ohne Angabe des Kaufobjektes sich auf Salzlieferungen beziehen mag.

In den Eintragungen der Jahre 1289 bis 1317 überschreiten 271 Aufzeichnungen nicht die Höhe von 10 M., 321 stehen zwischen 11 und 50 M., 60 zwischen 51 und 100 M., 27 gehen bis zu 200 M., und nur fünf überschreiten diese Summe,[41] davon eine von $231^1/_2$ M.[42] und eine von 300 M., die aber eine Mitgifts- und Erbschaftsangelegenheit betrifft.[43] Von diesen Schuldsummen werden für Salz gezahlt je einmal 224 M.,[44] 150 M.[45] und 129 M.,[46] zweimal

in der ersten Flut nach Weihnachten, 26, 36; Lätare, 28, 20; Weihnachten bis Ostern, 25, 36; Misericordia Domini, 77, 8; Pfingsten, 94, 22; 1. Mai, 39, 10; 1. Juli, 94, 4; 13. Mai bis Ostern, 92, 5.

41. In Fällen, wo das Kaufobjekt ohne Preis aufgeführt wird, ist derselbe, wenn er aus andern Stellen bekannt war, berechnet worden.

42. StB. 46, 8.

43. StB. 72, 14.

44. StB. 95, 16.

45. StB. 94, 2.

46. StB. 23, 12.

$112^1/_2$ M.,[47] je einmal $104^1/_2$ M.,[48] 90 M.,[49] 84 M. 6 s.,[50] $82^1/_2$ M.,[51] 80 M.,[52] 65 M. 13 s.,[53] 61 M. 14 s.,[54] 60 M. 10 s.,[55] 54 M.,[56] 48 M.,[57] 45 M.,[58] $38^1/_4$ M.,[59] 34 M. 6 s.,[60] 32 M.,[61] 16 M.[62].

Die Sülfmeister haben kaum immer die für diese Summen übernommenen Lieferungen, deren höchste 112, 100, 90[63] Wispel betrugen, und die in einem Hause in 90, 80, 72 Tagen gesotten wurden, vollzählig in ihren Räumen liegen gehabt, vielmehr haben sie sich gegenseitig ausgeholfen[64] oder zu mehreren Aufträge ausgeführt.[65] Diese Art des Handels unterlag keiner genossenschaftlichen Aufsicht. Die

---

47. StB. 95, 10; 94, 20. Salzpreise sind bekannt von den Jahren 1293 (StB. 39, 9) und 1317 (95, 10 und 95, 16). Die Lieferungen von 1315 und 1316 sind, da sie keine Preisangabe haben, nach dem Salzpreis von 1317 (StB. 95, 10) berechnet.

48. StB. 67, 6.

49. StB. 77, 3.

50. StB. 39, 8.

51. StB. 92, 7.

52. StB. 45, 13.

53. StB. 76, 33; 100 Pfd. = 129 M. (StB. 23, 12).

54. StB. 92, 4; s. Anm. 47.

55. StB. 23, 20; s. Anm. 53.

56. StB. 67, 25.

57. StB. 77, 7.

58. StB. 31, 5.

59. StB. 21, 21.

60. StB. 26, 35.

61. StB. 25, 34.

62. StB. 28, 19.

63. StB. 95, 16; 23, 12; 39, 8.

64. Erst als der Landesherr durch Errichtung des Salzkontors die Aufsicht über den Handel übernommen hatte, wurde 1665 den Sülfmeistern verboten, sich gegenseitig Salz zu leihen und beim Stossen anderes Salz zu nehmen als das, welches jedem eigentümlich zugehöre (Pfeffinger II S. 135).

65. StB. 23, 20.

Folge war, dass dabei die Spekulation schon eine ziemlich bedeutende Rolle spielte, wie die Stadtbucheintragungen bezeugen.[66] Wurde nicht von vornherein für eine Lieferung der Preis oder für eine vorgestreckte Summe die Höhe der Lieferung festgesetzt,[67] so galt wohl der Preis der Flut, in der der Auftrag erfüllt wurde,[68] oder man nahm den Preis der ersten Flut des nächsten Jahres als Norm an.[69] Zweimal wurde auch ein geringerer als der offizielle Salzpreis ausgemacht.[70] War das Salz bereits in den Besitz des Käufers übergegangen, so wurde im Stadtbuch der Zahlungstermin festgelegt.[71]

Die Tatsache, dass diese Summen mit die höchsten waren, die um die Wende des 13. und 14. Jahrhunderts auf dem Lüneburger Geldmarkt in Umlauf gesetzt wurden, berechtigt uns zu dem Schlusse, dass auch die auf dem Hore abgeschlossenen Salzgeschäfte nicht darüber hinausgingen. Ein Grosshändler kaufte also auf einmal nicht mehr als 100 bis 120 Wispel Salz und führte es auf drei oder vier Prahmen, deren jeder 32 Wispel enthielt, aus. Mit dem wachsenden Wohlstande der Stadt und der Zunahme an barem Gelde stieg auch der Umsatz des Salzhändlers. Zu Anfang der siebziger Jahre des 14. Jahrhunderts sollten Lübecker Bürgern 140 Wispel,[72] 34 Lasten (= 144 Wispel

66. So schulden die Sülfmeister Bardowiek und Remeke am 1. Juli 1316 dem Albert 150 M., zahlbar am 10. Nov., für Salz (94, 2) und versprechen noch in demselben Jahre eben diesem 60 Wispel zu nächstem Pfingsten. Oder Remeke, der eben als Geschäftsgenosse der Bardowieks erschien, lässt sich im folgenden Jahre von ihnen 112 Wispel versprechen (95, 16).

67. StB. 21, 21; 39, 8; 95, 10; 95, 16.

68. StB. 77, 7; 92, 4; 94, 20.

69. StB. 26, 35.

70. StB. 25, 34: 28, 19.

71. StB. 23, 12; 23, 20: 31, 5; 45, 13; 67, 6; 67, 25; 76, 33; 77, 3; 92, 7: 94, 2.

72. Lün. II n. 780.

12 Scheffel Wintersalz oder 120 Wispel 12 Scheffel Sommersalz), 40 Lasten[73] (= 170 Wispel Wintersalz oder 141 Wispel 16 Scheffel Sommersalz), und 48 Lasten[74] (= 204 Wispel Wintersalz oder 170 Wispel Sommersalz) geliefert werden.

Aus dem Stadtbuch erfahren wir von einigen Jahren auch den Salzpreis. Der Wispel kostete 1291 1 Pfd. (= 1 M. 4 s. 8 d.),[75] 1292 1 M. 2 s.,[76] 1293 15 s.,[77] 1305 1 M. 8 s.,[78] 1317 1 M. 14 s. und 2 M.,[79]; die Last kostete 1290 3 M. 2 s. und 3 M. 4 s.,[80] 1295 8 M.[81] und um 1300 5 M.[82] In den Lauenburger Zollrollen von 1335 und 1349 wurde die Tonne mit 8 s., die Last also mit 6 M. veranschlagt,[83] während 1371 der Lübecker Ratsherr Johann Lange für eine Lieferung, die ihm nach Lübeck geschickt werden sollte, nur 5 M. 4 s. zu zahlen hatte.[84] Im Meklenburgischen kommen folgende Preise vor: 1372 für 1 Tonne Salz 18 s.,[85] für 2 Scheffel 8 s.;[86] 1373 für 1 Quartale 28 d.,[87] für 1 Scheffel 5 s.,[88] für 1 Drömt (= 12 Scheffel) 2 M. 12 s. und 3 M.,[89] für 2 Tonnen 30 s., für 4 Tonnen 4 M. 3 s.[90]

73. Sud. IV S. XC.
74. Lün. II n. 673, Sud. IV S. XC.
75. StB. 23, 12.
76. StB. 31, 5.
77. StB. 39, 9.
78. StB. 77, 3.
79. StB. 95, 10 u. 16.
80. StB. 21, 22.
81. StB. 45, 13.
82. Lub. IV n. 13.
83. Lün. I n. 381, 454.
84. Sud. IV S. XC.
85. Mekl. XVIII S. 127.
86. Mekl. XVIII S. 128.
87. Mekl. XVIII S. 272.
88. Mekl. XVIII S. 350.
89. Mekl. XVIII S. 266.
90. Mekl. XVIII S. 267.

Danach kostete die Last 11 M. 4 s., 12 M. 9. s. und 13 M. 8 s., der Wispel 5 M. 8. s., 6 M. und 7 M. 8 s. Dies waren die Preise, die die Grosshändler, z. B. die Boizenburger Bürger, damals erzielten, wenn sie das in Lüneburg eingekaufte Salz in Meklenburg vertrieben. Wie hoch der Salzkurs damals in Lüneburg stand, ist leider nicht bekannt. Lange, der für die Last samt Transportkosten nur $5^1/_4$ M. zu zahlen hatte, scheint einen Vorzugspreis zu geniessen.[91]

Von viel geringerem Umfang als die Salzausfuhr zu Schiff war die zu Wagen. Durch sie wurde der Bedarf der Nachbarorte und der entfernteren Ortschaften, die keine Wasserverbindung mit Lüneburg hatten, gedeckt. Aber auch die für den Grosshandel bestimmten Lieferungen wurden, wie wir sahen, auf dem Landwege befördert, besonders natürlich in den Monaten, in denen die Flüsse zugefroren waren. In der Zollrolle von 1340 werden als verpflichtet zum Wagenzoll aufgeführt Lüneburg, Uelzen, Bodenteich, Klentze, Wittingen, Dahlenburg, Dannenberg, Lüchow, Hitzacker, Dömitz, Artlenburg, Verden, Kloster Harsefeld, Hannover und die Bewohner der Lüneburger Heide. Später werden noch Stade, Buxtehude und Bremen genannt.[92]

Auch die für die Ausfuhr zu Wagen bestimmten Salzmengen wurden auf dem Hore eingekauft, während die Fuhrwerke ihren Standplatz auf dem Sande, dem grössten freien Platze der Stadt, hatten.[93] Die kleinsten vor der Saline ausgegebenen Quantitäten betrugen 2 Süss (= $1^1/_3$

---

91. Er hatte dem Lüneburger Rate 210 M. vorgestreckt und sollte dafür, offenbar weil der Rat nicht zahlen konnte, 40 Lasten Salz erhalten. S. Anm. 84.

92. Donat. S. 46 v⁰, 1499; Lib. mem. S. 128 v⁰, 1504 April 1.

93. ZR. § 34: Si aliquis emeret unum chorum salis (et si emeret dimidium chorum in salina) et si veniret ad arenam (et faceret deportari cum curru).

Scheffel) und 3 Süss (= 2 Scheffel) und wurden den Käufern von den Salzwagen in Säcke zugemessen. Ein Sack mit zwei Scheffeln Inhalt galt als normale Traglast für einen Mann und wog etwa 74 Pfd. In diesen Säcken trugen die Leute ihr erworbenes Salz zum Sande und brachten es in den Wagen unter.[94] Wollte man eine grössere Anzahl davon ausführen, so pflegte man die Fuhrwerke mit leinenen Tüchern auszulegen und das Salz aus den Säcken hineinzuschütten.[95] Da auch der Inhalt von mehreren Säcken die Wagen, die doch mindestens $1^1/_2$ Wispel fassten,[96] nicht ausfüllte, so trennte man einen Teil für Salz ab und benutzte den übrigen Raum für andere Waren. Vom Häring, der nächst dem Salze der Hauptausfuhrartikel war, hebt das die Zollrolle besonders hervor.[97] Grössere Mengen,

---

94. ZR. § 2 u. a.: Etiam pro 2 zus salis 1 ass. (= $^1/_2$ d.) et pro tribus zus salis integrum nummum (= 1 d.) et pro quolibet zacco 1 d., ita videlicet quod unus vir illum saccum possit ferre in collo suo. Wenn man für einen Sack denselben Zoll entrichten muss wie für 2 Scheffel, so wird er auch denselben Inhalt haben. ZR. § 9: Quod quicunque et de quocunque loco qui deportarent sall de salina cum sacco et sic in sacco dimitteret et staret in curru et deportaret, sale manente in sacco, tunc non daret theolonium currus. Wer also mit seinem Fuhrwerk nach Lüneburg kam und einen Sack Salz von der Saline mit nach Hause nahm, war nicht zur Zahlung des Wagenzolls verpflichtet; denn die zum eigenen Bedarf eingekaufte Ware war nach altdeutschem Rechtsgrundsatz zollfrei. — Ueber das Gewicht des Salzes s. S. 118 Anm. 112. Ueber die Münzen s. S. 124 Anm. 145.

95. ZR. § 9: Si autem extraherent sall de sacco et funderent in pannos curruum et deportarent, tunc darent theolonium 8 d. Hier muss es sich schon um grössere Mengen, also um mehrere Säcke, handeln da dafür der Wagenzoll zu entrichten ist, d. h. Handelszweck vorliegt.

96. ZR. § 34: Et si aliquis veniret cum curru . . . et si acciperet $1^1/_2$ chorum salis, tunc daret 8 d. pro curru, $11^1/_2$ d. pro $1^1/_2$ choro salis.

97. ZR. § 9: Et si predicti burgenses de Lucchouwe deportarent allec cum sale, similiter tunc dant 4 d. ad plateam pistorum et 4 d. sancto Michaeli. Die von Lüchow geniessen die Vergünstigung, dass

nach der Zollrolle $^1/_2$ bis $1^1/_2$ Wispel, wurden wie das für die Ausfuhr zu Schiff bestimmte Salz gleich in den Wagen der Sülfmeister nach dem Sande gefahren und dort wohl wie am Wasser von den Salzmessern den Trägern zugemessen, die das Salz in die Wagen schütteten, oder wenn es in entferntere Gegenden verfahren werden sollte, in Tonnen stiessen.[98]

Auch den Salzverkauf für die Ausfuhr zu Wagen regelten die Sülfmeister genossenschaftlich, wohl indem sie sich verpflichteten, an einem bestimmten Tage den Ertrag ihrer Siedehütte dafür zu liefern. Die Barmeister erhielten die Aufsicht und Leitung.[99]

---

sie, wenn sie Salz und Häring in demselben Wagen ausführen, sowohl vom Häring als auch vom Salze nur den halben Wagenzoll zu entrichten haben. Sie schütten also auch in diesem Falle ihr Salz aus, sonst hätten sie keinen Wagenzoll dafür zu zahlen. Dasselbe gilt natürlich für die andern in der Zollrolle aufgeführten Ortschaften, die diesen Vorzug bei der Zollzahlung nicht hatten.

98. ZR. § 34: Sciendum, quod si aliquis emeret unum chorum salis et si veniret ad arenam et si essent ultra chorum salis 4 vel sex chori, qui proprie dicuntur schepell, tunc non dat theolonium, nisi pro choro salis, et si emeret dimidium chorum in salina et faceret deportari cum curru, tunc daret integrum theolonium. Et si aliquis veniret cum curru et sumeret vel emeret chorum salis, tunc daret 8 d. pro curru et $7^1/_2$ pro choro salis, et si acciperet $1^1/_2$ chorum salis, tunc daret 8 d. pro curru, $11^1/_2$ d. pro $1^1/_2$ choro salis. Also man kauft $^1/_2$, 1 oder $1^1/_2$ Wispel in der Saline und führt ihn zu Wagen aus. Der Zoll von $^1/_2$ Wispel und 1 Wispel, der noch 4 bis 6 Scheffel mehr haben darf, beträgt $7^1/_2$ d., von $1^1/_2$ Wispel $11^1/_2$ d. Diese grösseren Mengen kann der Käufer nicht säckeweis von der Saline geholt haben, sonst könnte, da die Säcke einzeln verzollt wurden, der Zoll von $^1/_2$ Wispel und 1 Wispel 6 Scheffel nicht dieselbe Höhe haben. $^1/_2$ Wispel (= 6 Säcke) würde mit 6 d., 1 Wispel 6 Scheffel (= 15 Säcke) mit 15 d. verzollt werden müssen. Danach bleibt nur die Annahme übrig, dass die Sülfmeister das Salz in ihren Wagen nach dem Sande fahren liessen. Donat. S. 50v°: Des groten dregers uppe dem sande eed.

99. Da die späteren Einrichtungen auf den oben geschilderten Verhältnissen beruhen und zu ihrem besseren Verständnis manches bei-

Die Freiheit, die die Sülfmeister und Salzhändler auf dem Salzmarkt genossen, wurde eingeschränkt durch die gewerbepolizeiliche Aufsicht, die zuerst der Landesherr und später der Rat über den Handel ausübte. Die Salzscheffel befanden sich im Besitze des Herzogs, ihm stand also die Kontrolle über das Ausmessen des Salzes zu. Sie wurden dem Rate von Herzog Otto im Jahre 1312 überlassen.[100]

Der amtliche Salzscheffel war aus Kupfer und wurde

---

tragen, so sollen sie mit ein paar Worten gezeichnet werden. Die Sülfmeister errichteten auf ihre eigenen Kosten zwei Weissladereien (Staph. S. 981 § 16), eine auf dem Sande, 1499 zum ersten Male erwähnt (Donat. S. 46v⁰), und eine am Wasser (Staph. S. 847). Es waren dies Salzbuden, in die das frische, noch nicht bestaubte, sondern weisse Salz gefahren wurde, um dort vom Weisslader, der daher seinen Namen hat, verkauft zu werden (Manecke S. 58 Anm.). Es ist dies das Salz, das „tom kope horet unde with geladen wert" (Lib. mem. S. 128v⁰). 1504 wird bestimmt: De soltvorere edder ock jemandt anders scholen na Bremen, Stade, Verden, Buxtehude edder anders wor to lande neen sommergaten solt senden, idt en sy denne by deme kope gekofft unde dar van genomen (Lib. mem. S. 128v⁰). Also die gesamte Salzausfuhr zu Wagen sollte von den Weissladereien versorgt werden. Jedes Sülzhaus musste einen Teil seines Ertrages dorthin abliefern. Zu dem Zwecke waren die 54 Häuser in zehn Teile geteilt, von diesen Teilen jeder wieder in sechs Teile. Von jedem der zehn Teile wurden nacheinander täglich sechs Wispel den Weissladereien überlassen, so dass also jedes Haus alle zehn Tage 1 Wispel 4 Süss im Durchschnitt abgeben musste (Staph. S. 847, 881). Die Weisslader wurden nicht von den Bürgermeistern, sondern von den Barmeistern als Inspektoren des Salzwesens angenommen, bestellt, vereidigt und besoldet (Staph. S. 982 § 18). Sie durften nicht mehr Salz aus der Sülze nehmen und an die Leute verkaufen, als der geschäftsführende Barmeister bewilligte (Staph. S. 982 § 20).

100. Lün. I n. 275: Der Herzog überlässt dem Rate 'universaliter mensuras modiorum, eodem modo, quo in presenti existunt', also auch die Salzscheffel, 'excepta sola illa, que brasio deservit', also mit Ausnahme der Malzscheffel. Das 'Moltmeterammechte' kommt im Laufe des 14. Jahrhunderts auch in den Besitz des Rates (StB. 257, 14). Krause S. 140 identifiziert fälschlich Salz- und Malzmesseramt.

in dem Turm beim Tore der neuen Brücke, der heutigen Lüner Brücke, aufbewahrt. Nach seinem Muster wurden die für den täglichen Gebrauch bestimmten hölzernen Scheffel angefertigt und alle vier Wochen geprüft.[101] Das Salzmesseramt, d. h. der Salzscheffel mit dem Turm, in dem er sich befand, das Recht des Salzmessens und die daraus fliessenden Einkünfte, wurde vom Rate für eine jährliche Pachtsumme von 4 M. verliehen.[102]

Die Herstellung der Salztonnen lag den Salztonnenmachern ob, die mit den Dichtbindern, den Verfertigern der Biertonnen, zusammen zu der Böttchergilde vereinigt waren.[103] Sie zählte im 15. Jahrhundert 80 Meister, von denen jeder zwei Knechte haben sollte.[103] Der Rat bestimmte die Grösse und Beschaffenheit der Tonnen und hatte zur Kontrolle, wie wir sahen, ein Hauptband, ein Bauchband und einen eisernen Stab von der Länge der Fassdauben.[104] Diese Masse wurden den vier Aelterleuten oder Werkmeistern, die von der Gilde jährlich gewählt und vom Rate bestätigt wurden, übergeben,[105] um damit die Salz-

---

101. Lün. I. n. 555, II n. 866; Lub. IX n. 320: Wan de vorgescrevene copperne schepel is, dar me alle holtene schepele plecht na to makende und ok in allen veer weken to besinde, dat de holtene schepele lijk syn, dar vrome lude to gesett syn, den copman to vorwarende.

102. Lün. I n. 555 u. a.

103. Bodemann S. 34, 1430: Dat eyn solttunnenmaker eyn solttunnenmaker blive und eyn dichtmaker eyn dichtmaker blive.

104. Lün. I n. 454; s. oben S. 53.

105. Bodemann S. 35, 1437: De ver, de ere werkmeštere des jares weren; S. 40, 1490: De olderlude de van deme werke gekorn und van deme rade togelaten syn; S. 38, 1479: Unde de bodeker andwordeden vort deme rade aver de mate, keden unde iseren van den tunnen; S. 45, 1543: Dusse veer olderlude schollen ok hebben de keden und mate der tunnen, de oldinges darto gewesen sin und truweliken darby varen.

tonnen zu prüfen. Unvorschriftsmässige Tonnen sollten sie zerschlagen. Gelangten trotzdem noch solche in die Hände der Stösser, so mussten diese ihnen davon Mitteilung machen.[106]

Die Tonnen wurden aus Buchenholz hergestellt und waren grob und dickbauchig. Dadurch unterschieden sie sich von den schmalen eichenen Tonnen, in denen das Baiensalz in den Handel kam.[107] Wie wir sahen, war ihre Grösse verschieden, je nachdem sie für Wintersalz oder für Sommersalz bestimmt waren. Im ersteren Falle fassten sie $8^1/_2$, im letzteren nur $7^1/_{12}$ Scheffel.[108] Hinsichtlich des Gewichtes der Tonnen wurde 1412 zwischen Elbing, Danzig, Wisby, Riga und Lübeck verabredet, dass man es mit drei Lispfund(= 42 Pfd.) veranschlagen wolle,[109] einer Berechnung, an der in der Folgezeit festgehalten wurde trotz der

106. Bodemann S. 37, 1455: Item mogen de swaren umme gan, wanne ene dat gud dunket, unde de tunnen beseen. Vinden se dar unrechte tunnen, de mogen se entweyg slan. Vinden ok de stotere dar enboven unrechte tunnen, dat scollet se den swaren witlik don.

107. Lib. mem. S. 238v⁰, 1572 Okt. 25: Dass das saltz unsere vorfahren und folgich wir vor zweihundert und mehr iaren und noch in einer sundern art tonnen, welche art vor dieser zeit nirgints gebräuchlich gewesen, von menniglichen ungehindert vorführen lassen, und also über menschen gedencken dessen in ruwigen gebrauch, possession vel quasi gewesen, und noch dieselben tonnen auch an allen orten woll bekandt sint. Lib. mem. S. 186, 1550 März 27: Oder andere buechen groben tunnen nach unser der Lüneburgischen tunnen art gemacht. Lib. mem. S. 190, 1554 Juli 1: Dat henfürder sodanne solt (Baiensalz) im keinen boken bukeden tunnen sunder alleine in smalen eken tunnen, wie datt von alders wontlick unnd brucklich hergebracht, gestot, vorgeschicket und vorkoft werden scholde.

108. S. oben S. 27 f. Später enthielten die Tonnen durchweg nur 6 Scheffel, wie 1499 vom Rate festgesetzt wurde (Donat. S. 46 v⁰, s. S. 103 Anm. 19). Ein Schiff trug $6^1/_2$ Lasten = $19^1/_2$ Wispel = 78 Tonnen (Staph. S. 847).

109. HR. I 6 n. 71. StB. 240, 13, c. 1360: En livespunt holt 14 marcpunt.

Behauptung von Seiten Lüneburgs, dass die Tonnen nur zwei Lispfund (= 28 Pfd.) wögen.[110] Darüber kam es zu häufigen Zwistigkeiten, denen der Rat erst 1543 durch die Verordnung ein Ende machte, dass die Tonnen künftig mit einem Gewicht von drei Lispfund hergestellt würden.[111] Die gefüllten Tonnen wogen im Durchschnitt ein Schiffspfund oder 280 wirkliche Pfunde, gelegentlich auch mehr.[112]

In der Zeit aber, mit der wir uns hier beschäftigen, war es üblich, das Salz nicht nach Gewicht, sondern nach Mass zu berechnen und zu verkaufen. Das hat seinen Grund darin, dass es bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts überwiegend in losem Zustande ausgeführt wurde. Die Recheneinheit bildete der Wispel, der 24 von den amtlichen Scheffeln enthielt. Da das Salz in Lüneburg nur lose verkauft wurde, so hatte der Händler, auch wenn er es in Tonnen stossen liess, den Kaufpreis und Zoll nicht nach der Anzahl und dem Gewicht der Tonnen, sondern nach der Menge, die ihm zugemessen war, zu entrichten. Der Rat, der auf Grund des Besitzes der Salzscheffel die Aufsicht ausübte, bestimmte, wieviel in die Tonnen gestossen werden sollte. Als Tonnen mit so und so viel Inhalt kamen sie dann in den Handel.

Darauf beruhen auch die Bestimmungen, die 1349 inbetreff der Zollzahlung in Lauenburg eingeführt wurden.[113]

---

110. Hans. IX n. 248, 1466; HR. II 6 n. 185 § 28, 1469; HR. III 1 n. 547 § 44, 1484; HR. III 4 n. 81 § 37—40, 1498.

111. Bodemann S. 44 § 19.

112. Lib. mem. S. 23 f, 1437 Jan. 26: Dat se jewelke tunen soltes willen stoten by eyneme schijppunde und to punden hehn (!). HR. III 4 n. 81 § 37: Eyn tonne solts der dar 1 schippunt holt, also 280 Pfd. wie StB. 240, 15, c. 1360: „En schippunt holt twintigh lyvespunt", beweist. Das stimmt zu der Angabe, die Macrinus S. 38 macht, dass die Tonne über 250 Pfd. wiegt; denn zu seiner Zeit enthielt sie nur 6 Scheffel. Zieht man von diesem Gewicht 2 LisPfd. für das Holz ab, so bleiben 222 Pfd. für den Inhalt übrig, der Scheffel wog also 37 Pfd.

113. Lün. I n. 454; s. oben S. 53 f.

Der Zoll von 4 s. wurde für die Tonne mit $8^1/_2$ Scheffel Inhalt bezahlt. Darum konnte sie der Zöllner, wenn er sie nachprüfen wollte, nicht einfach wiegen lassen, sondern musste sie aufschlagen und ihren Inhalt mit dem Salzscheffel nachmessen. Für die kleineren mit Sommersalz gefüllten Tonnen war der Zoll um ein Sechstel geringer, weil sie nur $7^1/_{12}$ Scheffel enthielten. Tatsächlich aber war, wie uns ja bekannt ist, ihr Inhalt gleich dem der grossen Tonnen.[114]

Aus der Gewohnheit, das Salz nach Mass zu berechnen, erklärt sich die Unterscheidung zwischen schwerem und leichtem Salze, die in den Quellen hie und da auftaucht.[115] Je nachdem eine bestimmte Gewichtsmenge einen grösseren oder kleineren Raum ausfüllte, erschien sie leichter oder schwerer. Einen Grund dafür geben die Lüneburger 1456 selbst an: Ist die Sole gut und nicht wässrig, so ist das Salz leicht, ist sie aber schlecht und wässrig, so ist das Salz schwer.[116] Denn durch die Nässe wurde die Lagerung dichter, das Salz also schwerer. Ausserdem entsteht, wie Zenker[117] ausführt, durch langsames Verdampfenlassen bei sehr gelinder Hitze (anfangs 80, dann nur 70 Grad Réaumur) eine sehr feste Zusammensetzung der Kristalle in grossen Stücken, das grobkörnige Salz, das sicherlich identisch ist mit dem schweren Salze, während mittelkörniges und sehr trocknes Salz einen grösseren Raum einnimmt, also leichter erscheint.

Dass es unter solchen Umständen leicht zu Streitigkeiten zwischen Händlern und Abnehmern kam und deshalb ein Verkauf nach Gewicht zweckmässiger war, liegt

---

114. S. oben S. 28.

115. Lün. I n. 81, 85, 381 Z. 23.

116. Lub. IX n. 320: Welke tijd dat de sole gud is und nicht waterich, so is dat solt licht; is de sole quad und waterich, so is dat solt swar.

117. S. 18 f.

auf der Hand. Um 1360 verlangte zum ersten Male die Revaler Bürgersprache, dass kein Salz ungewogen ausgeführt und verkauft werde.[118] Die preussischen Städte Thorn, Danzig, Elbing und Braunsberg beschlossen 1392 und 1399, die Lüneburger Salztonnen zu wiegen und, nachdem man sie mit einem Zeichen versehen, nach Gewicht zu verkaufen.[119] In diesem Sinne trafen Elbing, Danzig, Wisby und Riga im Jahre 1412 mit Lübeck eine Uebereinkunft.[120] Im selben Jahre erliess der Rat von Riga eine Verordnung über den Salzverkauf nach Gewicht.[121] Als die Klagen über die schlechte Füllung der Salztonnen nicht aufhörten, gelangte die Neuerung durch Beschluss des Hansetages zu Stralsund im Jahre 1420, auf dem die Städte Rostock, Wismar, Greifswald, Thorn, Danzig, Anklam und Stettin vertreten waren, zur allgemeinen Durchführung.[122]

Die Untersuchung der Zollverhältnisse auf der Saline führt uns zu den Anfängen des Salzhandels zurück. Die erste Nachricht von Salzwerken in Lüneburg, wie von dem Namen der Stadt überhaupt, verdanken wir ja der Urkunde von 956, in der Otto der Grosse dem Kloster St. Michael in Lüneburg auf Bitten Hermann Billings den Zoll, der aus den Salinen gewonnen wird, verleiht.[123] Die Fürbitte des „Markgrafen" beweist nicht sein Eigentumsrecht am Zoll, wie Zenker[124] annimmt. Vielmehr war er königlich. So wird auch von Otto II. berichtet, dass er dem Kloster den Zoll, der in der Saline Lüneburg bestehe, geschenkt

118. Archiv f. d. Gesch. Liv-, Esth- u. Kurlands, hrgg. von F. G. v. Bunge III S. 86. Techen S. 195 Anm. 7.

119. HR. I 4 n. 124 § 6; I 8 n. 953 § 3; I 4 n. 537.

120. HR. I 6 n. 71.

121. J. L. B. v. Napiersky, Die Quellen des Rigischen Stadtrechtes S. 219.

122. HR. I 7 n. 267.

123. M D. Ottonis I n. 183; s. oben S. 19.

124. S. 21.

habe.[125] Wir werden es hier mit einer Bestätigung der Urkunde Ottos I. zu tun haben, vielleicht ohne Hinweis auf die frühere.[126] Als eine Schenkung Ottos II. bezeichnen die nächsten Urkunden, die erst aus dem Jahre 1225 stammen, den Zoll. Das Kloster hatte einst wegen Schulden seinen Salzzoll — 'theloneum nostrum in salina', wie der Abt ihn nennt — verpfändet.[127] 1225 löste ihn Abt Johann für 95 M. Silber wieder ein.[128] Der Herzog erhielt 20 M. für seine Unterstützung[129] und erteilte in einer eigenen Urkunde dem Geschäfte die Bestätigung.[130]

Im Jahre 1247, bei Gelegenheit der Bestätigung des Lüneburger Stadtrechts durch Herzog Otto, hören wir zum ersten Male von einem herzoglichen Salzzoll. Die Bürger sollen frei sein von allem Ungeld und Zoll mit Ausnahme des vom Salze zu entrichtenden Zolls, den sie gebührlicher und schuldiger Weise bezahlen sollen. Wenn der herzogliche Zöllner einen der Zollhinterziehung bezichtigt, so soll er sich durch den Eid zweier Bürger, die ein Haus in der Stadt haben, reinigen; ist aber jemand überführt, so

---

125. Chron. St. Mich. Luneb., MS. XXIII 394: Iste gloriosus imperator telonium, quod est in salina Luneborg, cenobio st. Michahelis contulit et suo privilegio confirmavit. Diese Nachricht stammt aus dem Necrol. St. Mich., wo es unter dem 7. Dezember, dem Todestage Ottos II., heisst: Otto imperator qui dedit teloneum de salina. Vgl. dazu a. a. O. S. 394 Anm. 21, S. 393 Einl. und Anm. 12, 13. Die Zweifel, die Köpke, Kaiser Otto der Grosse (Jahrbücher der deutschen Geschichte) S. 578f. hinsichtlich der Echtheit der Schenkungsurkunde von 956 erhebt, sind unbegründet.

126. So Weiland, MS. XXIII 393.

127. Mich. n. 41.

128. Mich. n. 39.

129. Mich. n. 39: Ut ad expediendum idem theloneum propicius et favorabilis nobis esset.

130. Mich. n. 41. — Mich. n. 38, die Zenker S. 21 Anm. 6 in diesen Zusammenhang bringt, bezieht sich schwerlich auf den Salzzoll, da sie zu Mich. n. 39, von der sie zeitlich nicht sehr entfernt sein

soll er den Zoll neunfach bezahlen.[131] Aus dem uns bekannten Privileg von 1257 erfahren wir, dass der Landesherr $7\frac{1}{2}$ d. vom Wispel Salz erhob.[132]

Die besten und ausführlichsten Nachrichten über die Zollverhältnisse auf der Saline gewinnen wir aus der schon öfter von uns herangezogenen Zollrolle vom 27. Oktober 1340. Sie ist eine offizielle Aufzeichnung von Seiten des Rates. Ihren ausschliesslich städtisch-lüneburgischen Standpunkt kennzeichnet einmal der Name Gast. für die Leute aus der Heide, auch wenn sie in der Herrschaft Lüneburg wohnen,[133] und dann der Zusatz bei einer Zollbefreiung: Der Herzog hat dies erlaubt.[134] Ihren offiziellen Charakter beweist die Aufnahme in das Memorialbuch.

Die Zollrolle handelt von den Verpflichtungen der Städte und Ortschaften innerhalb der Herrschaft Lüneburg,[135] der weltlichen Herrn und der geistlichen Institutionen und Einzelpersonen,[136] sowie der Städte und Ortschaften ausserhalb der Herrschaft.[137] Daran schliessen sich noch Bestimmungen, die zum Teil allgemeinerer Art sind[138] und schon berührt wurden. Bemerkenswert ist, dass eine Anzahl Orte aus der ersten Gruppe erst seit jüngster Zeit

---

kann, in Widerspruch steht.

131. Lün. I n. 67 Z. 100: Quod burgenses prehabite civitatis ab omni exactione et theloneo sint soluti, excepto theloneo, quod de salle datur, quod debito more solvent; verum si thelonerius noster aliquem incusaverit dicens, quod theloneum deduxerit, ille se cum duobus burgensibus domos in civitate habentibus expurgabit; si vero aliquis convictus fuerit de eo, quod theloneum deduxerit, idem theloneum novempliciter nobis solvet.

132. Lün. I n. 57; s. oben S. 23.

133. ZR. § 32: Hospes de merica, sive in terra sive extra morans.

134. ZR. § 33.

135. ZR. §§ 1—13.

136. ZR. §§ 14—23.

137. ZR. §§ 24—31.

138. ZR. §§ 32—34.

zum welfischen Besitzstande gehörte,[139] dass man damals also das Bedürfnis fühlte, die Zollverhältnisse, die sich im Laufe der Zeit recht verschiedenartig gestaltet hatten, amtlich aufzuzeichnen.

Die Zollrolle unterscheidet zwei Abgaben, eine von der Ware, dem Salze, und eine vom Transportmittel, dem Wagen oder Schiff. Der Warenzoll gehörte, wie wir sahen, dem Herzog. $7^1/_2$ d. für den Wispel zahlten Lüneburg, Uelzen, Bodenteich, Klentze, Wittingen, Dahlenburg, Dannenberg, Lüchow, Hitzacker, Stadt und Land Dömitz, Artlenburg, Verden, Hamburg, Lübeck, Itzehoe, Boizenburg, Hannover und die Bewohner der Lüneburger Heide.[140] Für Stadt und Kloster Buxtehude, sowie für Freiburg im Lande Kehdingen und Stade war der Warenzoll auf 1 s. erhöht,[141] während er für das Kloster Harsefeld verschieden war: Es musste für Salz, das es zu Wagen ausführte, $7^1/_2$ d., für das zu Schiff gebrachte 1 s. entrichten.[142] Der halbe Wispel wurde beim Zolle wie der ganze, zu dem noch 4 bis 6 Scheffel hinzukommen durften, mit $7^1/_2$ d. berechnet, $1^1/_2$ Wispel mit $11^1/_2$ d.[143]

---

139. Walsrode seit 1302 (Kretschmer, Historische Geographie S. 229); Dannenberg seit 1303 (O. Jürgens, Die Stände im Fürstentum Lüneburg: Ztschr. d. hist. Ver. f. Niedersachsen 1892 S. 192); Bodenteich und Lüchow seit 1320 (Jürgens a. a. O. S. 193). Hitzacker wurde 1336 von Herzog Rudolf von Sachsen-Wittenberg an die Herzöge Otto und Wilhelm von Braunschweig-Lüneburg auf Wiederkauf verkauft, befand sich aber schon 1339 wieder in sächsischem Besitz (Jürgens a. a. O. S. 199). Ausserdem werden zur ersten Gruppe gerechnet Artlenburg, das sich in lauenburgischem, und Dömitz, das sich bald in wittenbergischem, bald in brandenburgischem Besitz befand. (Mekl. VII n. 4768, VIII n. 5683, IX n. 5755).

140. ZR. §§ 1—4, 6—12, 18, 27—32.

141. ZR. §§ 20, 24—26.

142. ZR. §§ 19.

143. ZR. § 34; s. oben S. 114 Anm. 98.

Für den Kleinhandel, an dem wir Uelzen, Bodenteich, Wittingen, Dahlenburg, Dannenberg, Lüchow, Hitzacker, Dömitz, Artlenburg, Verden, die Dorfleute von Walsrode und Rethem, sowie die Slaven des Herzogs samt denen aus dem Gau Drevani beteiligt finden,[144] galten besondere Bestimmungen. 2 Süss (= $1^1/_3$ Scheffel) wurden mit 1 „assem" (= $^1/_2$ d.), 3 Süss (= 2 Scheffel) und ein Sack, den ein Mann auf seinem Rücken tragen konnte, mit 1 d. (= integrum nummum) verzollt.[145]

Die Abgabe vom Transportmittel wurde entrichtet als Wagenzoll, „theloneum currus" oder „curruum", wie unsere Aufzeichnung ihn nennt, und als Schiffszoll. Als Wagenzoll mussten Wittingen, Lüchow, Hitzacker, Dömitz Verden, Hannover, Kloster Harsefeld 8 d.,[146] Klentze 5 d.[147] und Lüneburg, Uelzen, Bodenteich, Dahlenburg, Dannenberg und Artlenburg 1 d.[148] bezahlen. Der Heidebewohner gab für den Karren 4 d.[149] Lüchow genoss die besondere Vergünstigung, dass es, wenn es Salz und Häring auf demselben Fuhrwerk ausführen wollte, von beiden Waren nur den halben Wagenzoll zu entrichten hatte.[150]

---

144. ZR. §§ 2, 3, 6—12, 18, 13, 5. H. Böttger, Diözesan- und Gaugrenzen (Halle 1875/76) II S. 252 ff: Der Gau Drevani umfasste die Kirchspiele Schnega, Lüchow und Dannenberg oder den ganzen nördlichen Teil des Wendlandes. Ueber letzteres vgl.: Das Hannoversche Wendland. Festschrift etc. (1862).

145. ZR. § 2: Pro tribus zus salis integrum nummum, ZR. § 11: Pro 3 (zus) 1 d.; integrum nummum ist also gleich 1 Pf. und steht im Gegensatz zu assem. Nach einer Auskunft von Herrn Prof. Dr. Edward Schröder in Göttingen kann die gelehrte Bezeichnung assem für Lüneburg nur Helling (= Helbling) bedeuten. Denn damals prägte man in Lüneburg nur Denare und Hellinge. Ein Helling oder assem ist also ein halber Pfennig.

146. ZR. §§ 6, 9—11, 18, 31, 19.

147. ZR. § 4.

148. ZR. §§ 1—3, 7, 8, 12.

149. ZR. § 32.

150. ZR. § 9; s. oben S. 113. Anm. 97.

Bei den Schiffszöllen unterscheidet unsere Zollrolle zwischen Abgaben vom Salzkahn oder Kahn, einer anderen Bezeichnung für Prahm, und von der Eiche.[151] Hamburg, Lübeck, Itzehoe und Boizenburg schuldeten vom Salzkahn 20 d., von der Eiche 16 d.[152] Auch die Lüneburger Bürger mussten, wenn sie auf dem Salzkahn eines Gastes, und die Gäste, wenn sie auf einem Lüneburger Schiffe Salz ausführen wollten, 20 d. bezahlen.[153] Kloster Harsefeld schuldete für den Salzkahn,[154] Stade für das Schiff ohne nähere Bezeichnung 16 d.,[155] die Stadt Buxtehude nur 1 s.[156] Freiburg musste für den Salzkahn 16 d. und für die Eiche 1 s. entrichten.[157] Ganz bedeutend waren dem gegenüber die Vergünstigungen, die die Lüneburger bei der Ausfuhr in Schiffen, die Bürgern gehörten, genossen: Sie gaben nur 2 d. für den Salzkahn.[158]

Befreiungen von diesen Zöllen kamen zum weitaus grössten Teile Adel und Geistlichkeit zu Gute. Ganz frei waren die herzoglichen Ministerialen, wenn sie im Lande, d. h. in der Herrschaft Lüneburg, wohnten,[159] die slavischen und deutschen Eigenleute der Medinge und Grote,[160] alle Klöster, alle Priester und andern Kleriker im Lande Lüne-

---

151. S. oben S. 29 Anm. 8.
152. ZR. §§ 27—30.
153. ZR. § 1.
154. ZR. § 19.
155. ZR. § 26.
156. ZR. § 24.
157. ZR. § 25: Item omnes de Vriborgh dant 1 s. pro choro salis et 1 s. et 16 d. pro nave.
158. ZR. § 1.
159. ZR. § 14: Item omnes familiares, sive milites sive famuli, domini ducis non dant theolonium morantes in terra.
160. ZR. § 15. v. Hammerstein S. 145; Die Leute der Grote und Meding waren auch vom Zoll in der Beckerstrasse frei (Lib. mem. S. 83, 1493), wahrscheinlich als Folge und Emolument des mit diesen beiden Geschlechtern verbundenen Erbkämmerer- und Erbmarschall-

burg,[161] die Domherrn von Verden, Bardowiek und Ramelsloh.[162] Die Lüneburger hatten ihr Küchensalz frei;[163] auch die Kiepenmacher brauchten keinen Salzzoll zu zahlen.[164] Die Cluvere, das vornehmste Dienstmannengeschlecht der Bischöfe von Verden, hatten 48 Süss Salz (= 1 Wispel 8 Scheffel),[165] Kloster Reinfeld 30 Wispel zollfrei.[166]

In dem Vehikelzoll, den unsere Zollrolle aufführt, haben wir zweifellos den königlichen Salzzoll vor uns, der sich seit 956 in Händen des Michaelisklosters befand. Ebenso wenig ist zu bezweifeln, dass dieser Zoll ursprünglich dem Kloster ganz gehörte. 1340 hat aber auch der Herzog daran Anteil. Die Zollrolle hebt bei Lüneburg,[167] Uelzen,[168] Bodenteich,[169] Dahlenburg,[170] Lüchow[171] und Klentze[172] be-

---

Amtes. Zenker S. 25: Beide Familien gehörten auch seit 1350 zu dem Ausschuss der Pfannenherrn, der die Sotmeisterwahl vorzunehmen hatte.

161. ZR. §§ 17, 23.

162. ZR. §§ 18, 22.

163. ZR. § 1: Sal, quo indigent ad utilitatem coquine illorum.

164. ZR. § 33; s. oben S. 100 Anm. 5.

165. v. Hammerstein S. 139 Anm. Die Vorrechte der Cluvere wie die des Domkapitels zu Verden gehn wohl auf den Bischof Konrad von Verden (1269—1300), den Oheim und Vormund Herzog Ottos des Strengen (s. oben S. 35) zurück, der dem Kapitel verschiedentlich Zuwendungen aus der Saline machte (Lün. I n. 177, 203).

166. Hasse I n. 556, 1237: Herzog Albert von Sachsen gewährt dem Kloster die zollfreie Durchfahrt durch sein Gebiet jährlich mit einem mit Salz gefüllten Prahm.

167. ZR. § 1.

168. ZR. § 2.

169. ZR. § 3: Sciendum, omnes de Bodendyke dant simile theolonium ut burgenses de Ulszen, nec minus nec maius; also sind sie wohl auch dem Kloster zollpflichtig.

170. ZR. § 7.

171. ZR. § 9; s. oben S. 113 Anm. 97. Lüchow zahlt 8 d. Wagenzoll. Wenn es Salz und Häring zusammen ausführt, zahlt es für Salz nur den halben Wagenzoll an das Kloster, sonst also den

sonders hervor, dass der Zoll von diesen Ortschaften dem Kloster zukomme. Für die anderen hat ihn also der Herzog gehabt. Wir können daraus den Schluss ziehen, dass die dem Kloster zollpflichtigen Orte die ältesten Besucher der Saline waren. Wenn neue Ortschaften hinzukamen, nahm dann der Herzog den Wagenzoll für sich in Anspruch. Den Uebergang bildet gewissermassen Klentze, indem hier beide, der Herzog und der Abt, $2^1/_2$ d. als Vehikelzoll erhielten. Auch der Schiffszoll stand dem Kloster ursprünglich allein zu. Als aber infolge des regeren Handelsverkehrs die Lüneburger fremde und Gäste lüneburgische Schiffe benutzten, zog der Herzog die Abgabe davon an sich.[173]

Wann und in welcher Weise sich diese Verhältnisse ausgebildet haben, entzieht sich unserer Kenntnis, da keine urkundliche Nachricht darüber auf uns gekommen ist. Das Kloster wird kaum freiwillig auf sein zweifelloses, durch königliches Privileg verliehenes Recht verzichtet, sondern nur dem landesherrlichen Druck nachgegeben haben. Die beiderseitigen Zollansprüche werden der Gegenstand eines langen Streites gewesen sein, der schliesslich in der Weise beigelegt wurde, wie unsere Aufzeichnung es darstellt. Dabei war es dem Kloster gelungen, sich den Hauptbestandteil seiner Einkünfte, die Abgabe von der Ausfuhr der Bürger auf lüneburgischen Schiffen, zu erhalten.[174]

---

ganzen. Jedenfalls sind auch Hitzacker (§ 10: Item omnes de Hitzacker dant sicut illi de Luchouwe pro curru 8 d.) und Dömitz (§ 11: Sub tali theolonio sicut illi de Hitzacker cum omni jure) dem Kloster zollpflichtig.

172. ZR. § 4.

173. ZR. § 1.

174. Mich. n. 826 b, 1399: Das Kloster verkauft 6 M. jährlicher Rente „in theloneo sancti Michaelis prope aquam“ für 60 M. Gebhardi I S. 984: Im Jahre 1478 genoss das Kloster an Zollgebühren vom Wasser 100 M. und von den Weissladereien 14 M.

Der Vehikelzoll wurde bei der Ausfuhr von der Wagen- und Schiffsladung erhoben. Eine Tendenz, die Ausfuhr zu erschweren, ist nicht vorhanden, vielmehr war Lüneburg, das in erster Linie dabei in Betracht kam, sehr günstig gestellt. Nach dem alten deutschen Rechtsgrundsatze, dass die gekaufte Ware zollfrei würde, wenn sie der Käufer zum eigenen Gebrauche nach Hause führte,[175] war das für den eigenen Bedarf erworbene Salz diesem Zolle nicht unterworfen. Es galt die Bestimmung: Wer einen Sack Salz von der Saline holt und ihn auf seinem eigenen Wagen verlädt, zahlt davon keinen Wagenzoll bei der Ausfuhr.[176] Dagegen hatte jeder, der zu Handelszwecken Salz kaufte, von der Ladung seine Abgabe zu entrichten. Es war dabei gleichgültig, wie gross die ausgeführte Salzmenge war, ob man $^1/_2$, 1 oder $1^1/_2$ Wispel auflud.[177] Selbst von kleineren Quantitäten, die man säckeweis auf der Saline einkaufte und aus den Säcken in den Wagen schüttete, zahlte man den Vehikelzoll ganz.[178] Als Rechnungseinheit galt also immer das Fahrzeug, auf dem die Ware ausgeführt wurde. Wenn man aber Salz mit einer anderen Ware in demselben Wagen unterbrachte, so hatte man von beiden den vollen Wagenzoll, den man für eine von den Waren hätte zahlen müssen, zu entrichten, wobei der Zoll vom Salze dem Herzog oder dem Kloster, von andern Gegenständen stets dem Herzog zukam. Nur Lüchow genoss, wie wir sahen, den Vorzug, bei der Ausfuhr von Salz und Häring auf demselben Fuhrwerk von beiden nur den halben Wagenzoll schuldig zu sein.[179]

---

175. J. Falke, Geschichte des deutschen Zollwesens S. 9 (Leipzig 1869).

176. ZR. § 9; s. oben S. 113 Anm. 94.

177. ZR. § 34: s. oben S. 114 Anm. 98.

178. ZR. § 9; s. oben S. 113 Anm. 95.

179. ZR. § 9; s. oben S. 113 Anm. 97.

Entspricht dieser Vehikelzoll dem „theloneum“ der Lauenburger Zollstätten, so können wir den herzoglichen Warenzoll mit dem dort eingeführten Ungeld vergleichen.[180] Wie das Ungeld ist er ein reiner Finanzzoll, dazu bestimmt, den landesherrlichen Beutel zu füllen. Diese Tendenz erkennen wir schon daran, dass er zwischen 1257 und 1340 für die Ortschaften Freiburg, Stade, Buxtehude und für die Klöster Harsefeld und Buxtehude von $7^1/_2$ d. auf 1 s. erhöht wurde,[181] und dass das zum eigenen Bedarf gekaufte Salz nur in Ausnahmefällen, und dann als besondere Vergünstigung für einzelne Personen oder Korporationen, von diesem Zolle frei war.

Der Warenzoll, 1247 zum ersten Male erwähnt, bestand wohl noch nicht lange, sondern wurde vielleicht erst von Otto dem Kinde eingeführt, der 1239 die Hamburger von allen ungebührlichen Abgaben, die zu seinen Zeiten in Lüneburg eingeführt waren, befreite.[182] Nach dem Privileg von 1257 musste er gezahlt werden, bevor das Salz in Tonnen gestossen oder zu Raum gebracht oder in anderer Weise darüber verfügt wurde.[183] Es geschah also, nachdem das Salz mit den Scheffeln auf dem Sande oder am Wasser vermessen war. Die Aufzeichnungen, die die Empfänger davon zu machen hatten, werden dem herzoglichen Zöllner als Kontrolle beim Einnehmen der Zölle gedient haben. Danach entrichteten die Salzhändler den Warenzoll nur, wenn sie frisches Salz auf dem Hore kauften; von dem anderen, das in den Räumen gelegen hatte, hatten ihn schon die Sülfmeister bezahlt. Die kleineren, säckeweis gekauften Salz-

---

180. S. oben S. 90 f.

181. S. oben S. 123.

182. Lün. I n. 63: Relaxamus et omnino deposuimus omnem injustitiam et exactionem indebitam, que nostris temporibus sunt Luneborch instituta.

183. Lün. I n. 81.

mengen wird man gleich vor der Saline verzollt haben, da sie hier schon den Käufern zugemessen wurden.

Die Zollbude stand unmittelbar an der Lambertikirche. 1398 erhielt der Rat vom Herzoge die Erlaubnis, sie abbrechen zu dürfen, um an der Stelle, wo sie stand, den Turm zu St. Lamberti aufführen zu können. Der Rat scheint das dafür gegebene Versprechen, eine steinerne Zollbude zu errichten und dem Zöllner bis zu ihrer Fertigstellung eine andere Bude mietefrei einzuräumen, nicht erfüllt zu haben; denn am 21. Juni 1398 ermahnte ihn der Herzog, den übernommenen Verpflichtungen nachzukommen.[184]

Die Zollbude war der Amtssitz des herzoglichen Zöllners. Hier verwaltete er die Einkünfte und zahlte die aus dem Zoll verpfändeten oder verschenkten Renten aus.[185] Bei Zollhinterziehung stand ihm das Recht zu, den neunfachen Betrag des hinterzogenen Zolls zu erheben, wenn es dem von ihm Beschuldigten nicht gelang, sich durch den Eid zweier hausbesitzenden Bürger Lüneburgs von dem Verdacht zu reinigen.[186] Offenbar weil diese seine Machtbefugnis später nicht mehr genügte, um Unregelmässigkeiten bei der Zollzahlung zu vermeiden, bat Herzog Wilhelm, bei Gelegenheit der Verpfändung des Salzzolls an das Kloster Lüne im Jahre 1366, den Rat, dafür Sorge zu tragen, dass der Zoll dem Kloster von allen, die ihn zu zahlen pflegten, ungeschmälert entrichtet werde, und dem Kloster behülflich zu sein, wenn jemand es am Zolle hindere oder ihn nicht zahlen wolle.[187] Man sieht, dass der Rat inzwischen durch die Amtsbefugnisse, die ihm über die Saline- und Verkehrsangelegenheiten zustanden, auch Einfluss auf das Zollwesen auf der Sülze gewonnen hatte.

---

184. Lün. III n. 1443.
185. Lün. II n. 656; Sud. IX. n. 90.
186. Lün. I n. 67.
187. Lün. I n. 575.

Als sichere und ergiebige Einnahmequelle verwandte man die Zollerträge gern als Leibzucht für eine Herzogin,[188] oder sie wurden verpfändet[189] und für geliehene Summen als Sicherung in Aussicht gestellt.[190] Im letzten Viertel des 14. Jahrhunderts gewann vor allen der Rat bedeutenden Anteil daran.[191] Uns interessiert besonders der steigende Wert des Salzzolls. 1324 wurde er für 625 M.,[192] 1360 für 3000 M. auf 4 Jahre verpfändet;[193] 1375 wurden daraus für 7000 M. 700 M. jährlicher Renten verkauft und der Fall vorgesehen, die Summe noch zu erhöhen.[194]

Die Hauptpersonen beim Salzhandel waren die Sülfmeister, die Salzhändler und die Schiffs- und Fuhrleute. Zunächst beschäftigt uns die Frage, ob die Sülfmeister zugleich Salzhändler gewesen sind, d. h. ob sie ihr selbst gewonnenes Salz mit anderem dazuerworbenen zusammen selbst im Handel nach auswärts vertrieben haben. Der Ursprung ihres Reichtums und ihre bevorrechtete Stellung in der Stadt, die in der Ratsfähigkeit ihren Ausdruck fand, beruhte nicht wie bei den einflussreichen Familien der meisten deutschen Städte auf kaufmännischem Erwerb, sondern auf der Siedegerechtigkeit, verbunden mit Eigenbesitz

---

188. Sud. I n. 483; Lün. III n. 1125 Z. 46; Sud. IX n. 90.

189. Lün. I n. 538, 575; II n. 656.

190. Lün. I n. 460; II n. 821.

191. Lün. II n. 851, 858, 933, 973, 992; III n. 1125, 1246 1293 Z. 97.

192. Lün. I n. 320.

193. Lün. I n. 538.

194. Lün. II n. 858. Die Höhe des Zolls von 1360 (s. Anm. 193) und von 1375 stimmt ungefähr überein. Wenn der Zoll in 4 Jahren 3000 M. einbringen soll, so ergibt das etwas über 700 M. im Jahr. 1375 waren ja auch nicht alle Zolleinkünfte verpfändet. Setzen wir 700 M. als Jahresdurchschnitt an, so wurden, wenn der Wispel 7½ d. einbrachte, jährlich 17 920 Wispel Salz verzollt, während sich der tatsächliche Ertrag der Saline um 1350 nach den Berechnungen Zenkers (S. 18) auf 24 840 Wispel belief.

an Pfannengut.[195] Für sie kam darum eigene Handelstätigkeit erst in zweiter Linie in Betracht. Diese war noch erschwert durch die Pflichten, die sie als Ratsherrn im Dienste der Stadt zu erfüllen hatten, z. B. durch die diplomatischen Sendungen, die seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts recht häufig wurden. Wenn also einzelne Sülfmeister, besonders wohl in Gemeinschaft mit Familienmitgliedern, an der Salzausfuhr teilgenommen haben, so haben wir sicherlich Ausnahmefälle vor uns.

Die ins Stadtbuch eingetragenen Salzgeschäfte sind zu gering an Zahl, um zu mehr als Vermutungen zu führen, und sollen deshalb nicht zum Beweise herangezogen werden. Es treten darin Mitglieder folgender Ratsfamilien, die wir als Sülfmeister ansprechen dürfen, auf: Albus (Witte), von dem Sande, Seghehard, Beve, von Baumgarde, Kind, Semelbeker, Bertoldi, Wittinge, Burmester, Zabel, Hoth, Rofsac, von der Sülten, Hartwici,[196] Hanenvot.[197] Von diesen kommen als Käufer vor nur Zabel, Hoth, Rofsac, von der Sülten und Hartwici. Das berechtigt uns noch nicht zu dem Schlusse, dass sie die gekauften Mengen nach aus-

195. S. oben S. 22 f.; Zenker S. 31.

196. Zenker S. 33—36 bringt Tabellen der Ratsherrn und der an den Salzgeschäften Beteiligten.

197. Dazu zu rechnen wäre noch Hanenvot, da 1219 ein Dietrich Hannvot als Zeuge vorkommt, also Ratsherr ist (Lün. I n. 39). Helmold Remeke (StB. 94, 2 u. 20; 95 16) gehört wohl auch einer Sülfmeisterfamilie an, weil Nikolaus Remeke für eine Schuldsumme im Nichtzahlungsfalle des Schuldners Pfanne zur Besiedung erhalten soll (StB. 83, 19). Die Bardowieks sind später auch Sülfmeister; Büttner nennt als ersten Heinrich B. 1456, doch wurde nach seinen Angaben schon Werner B. 1390 des Rates familiaris genannt, während Dietrich B. verschiedene Pfannenherrschaften von den Garlopen 1376 und 1391 kaufte. Letzterem und seinem Sohn Hans verschreibt das Kloster St. Michael 1373 für eine Schuldsumme von 200 M. 4 Pfannen in der Saline, doch wohl zur Besiedung (Mich. n. 660 a). Vielleicht sind die B. also erst seit 1373 Sülfmeister.

wärts vertreiben wollten. Denn die Uebernahme von Verpflichtungen, zu denen die eigene Produktion nicht ausreichte, oder reine Spekulation können für sie auch der Ansass gewesen sein, Salz zu kaufen.

Die Salzhändler, die den Sülfmeistern das Salz im Grossen abkauften und nach auswärts vertrieben, waren meist Lüneburger Bürger. Wenn wir uns daran erinnern, welch bedeutenden Faktor der Salzhandel um 1300 im Geschäftsleben der Stadt bildete, so kommen wir zu dem Schlusse, dass er einträglich genug war, um den daran Beteiligten reichlichen Lebensunterhalt zu gewähren. Einige von den Salzhändlern erscheinen häufig in den Stadtbucheintragungen, so Hoyer Klepelhorn,[198] Marquard Slepegrelle[199] und Johann von Wenden.[200] Dieser[201] und Johann Olrici [202] erwarben das Bürgerrecht, sind also wohl des Salzhandels wegen nach Lüneburg gezogen und dort zu Wohlstand gelangt.

Die Gäste genossen nach dem uns bekannten Privileg von 1257 dieselben Freiheiten beim Salzhandel wie die Eingesessenen, nur mussten sie bei Schuldverschreibungen Sicherheit durch die Bürgschaft eines Bürgers stellen. Der Lübecker Borger, der 1289 12 Lasten und 1293 90 Wispel Salz verkaufte, 1219 100 Wispel kaufte,[203] unterhielt nähere Beziehungen zu den Lüneburger Bürgern Arnold Rufus (Rode) und Bode und gelangte in den Pfandbesitz des Hauses des Salzhändlers Hermann Boltersen.[204] Der Lübecker Stenbeke übernahm sogar mit

198. StB. 74, 10; 77, 7 u. 9; 81, 3 u. 11; 90, 9.

199. StB. 32, 26; 35, 14; 36, 33; 46, 24; 55, 20; 64, 4, 6, 10, 14, 18 u. 21; 77, 1; 92,4.

200. StB. 77, 3; 91, 21; 93, 33; 94, 26.

201. StB. 1, 31.

202. StB. 7, 40.

203. StB. 21, 21; 39, 8; 23, 12.

204. StB. 24, 33; 29, 1.

dem Sülfmeister Thiderich Burmester zusammen eine Lieferung.[205] Einmal treffen wir auch einen Hamburger, Johann von Witzendorpe, als Käufer. Er überwies die Albert Semelbeker für Salz schuldige Summe an Johann von Evendorpe.[206]

Wir sahen, dass die Händler um 1300 nicht mehr als drei oder vier Salzprahme zu gleicher Zeit befrachten konnten.[207] Daraus wurde aber ein recht stattlicher Warenzug, wenn das Salz in den Elbplätzen auf Wagen umgeladen war. Diese ihre Warenzüge begleiteten sie oft selbst, weshalb sie sich von den Lauenburger Herzögen Schutz und Sicherheit für ihre Person, ihre Knechte und ihre Waren gewährleisten liessen.[208] Es war aber auch der Fall vorgesehen, dass sie nicht an den Reisen teilnahmen.[209]

In den ältesten Zeiten des Salzhandels haben die Kaufleute sicherlich nur auf eigenen Fahrzeugen ihr Salz ausgeführt. Das erste Zeugnis dafür, dass Lüneburger Kaufleute ihre Güter in Fracht gaben, stammt aus dem Jahre 1263.[210] Mit dem Aufschwung, den der Salzverkehr seit der Mitte des 13. Jahrhunderts nahm, wird der Speditionshandel allmählich in Aufnahme gekommen sein. Den ersten Anstoss dazu haben vielleicht die den Salzmarkt besuchenden Gäste gegeben, die schwerlich Schiffe und Wagen mitbrachten. Nach der Zollrolle von 1340 war der Lüneburger

---

205. StB. 95, 10.

206. StB. 67, 6.

207. S. oben S. 110.

208. Lün. I n. 296, 1320: Damus securitatem et conductum mercatoribus . . . tam in personis ipsis quam in familia et rebus ipsorum. Aehnlich Lün. I n. 316, 1323; Lün. I n. 406, 1342; Lün. I n. 417, 1344; Lün. I n. 521, 1357.

209. Lün. I n. 454 Z. 30, 1349: Dar scal bi wesen de man, des dat solt is, edder sin bode.

210. Lün. I n. 89: Der Lüneburger Bürger Marcward Pollux „bona quorundam mercatorum in curru sibi attinente deducenda vehebat“.

Bürger, der Salz zu Wagen oder zu Schiff ausführte, dem Kloster Michael zollpflichtig. Der Herzog aber erhielt den Vehikelzoll, wenn ein Gast ein lüneburgisches oder ein Bürger ein fremdes Schiff benutzte.[211] Zu der Zeit also, als der Herzog sich diesen Anteil am Schiffszoll aneignete, war Speditionshandel bereits üblich. Die Lüneburger Händler werden aber meist noch ihre eigenen Fahrzeuge gehabt haben, wie sich für die Wende des 13. und 14. Jahrhunderts bei mehreren von ihnen nachweisen lässt.[212]

In der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts hat dann der Speditionshandel so an Umfang gewonnen, dass die Schiffseigentümer sich zu einer Gilde zusammenschlossen, die 1388 zum ersten Male erwähnt wird. In diesem Jahre, sowie 1390 und 1392,[213] baten die Herzöge Bernhard und Heinrich die „schiplude ghemeynliken", beim Rate die Zahlung der jährlichen Steuer zu erwirken. Sie müssen sich danach einer angesehenen und einflussreichen Stellung in der Stadt erfreut haben. Damals mögen auch Salzhändler in der Gilde gewesen sein. In den Zunfturkunden, die mit dem Jahre 1431 einsetzen, erscheint der Schiffsherr nur noch als Beauftragter des Salzhändlers.[214]

Der Proper- und Speditionshandel Lüneburgs in der Richtung auf Lübeck fand sein Ende in den Umschlagsplätzen an der Elbe. Hier übernahmen lauenburgische Fuhrleute die Fracht. Die sächsischen Herzöge scheinen die Kaufleute in früherer Zeit gezwungen zu haben, ihren Untertanen die Weiterbeförderung des Salzes zu überlassen. Denn 1323 versicherte ihnen Erich I. ausdrücklich, sie nicht ver-

211. ZR. § 1.

212. Hoyer Klepelhorn, StB. 90, 9; Nikolaus Molnere, StB. 89, 21; 90, 27.

213. Lün. III n. 1193, 1272, 1313.

214. Bodemann S. 191, 1431: Dat men vore dat schyp solt dat jar dorch scal nemen XXV ß. unde IV pen.

anlassen zu wollen, gegen ihren Willen jemand zum Fahren zu mieten.[215] Nach der Schiffbarmachung der Stecknitz (1335) erhielten die Möllner Bürger das Niederlagerecht, auf Grund dessen sie allein das Salz von Mölln nach Lübeck verschiffen durften.[216]

215. Lün. I n. 316; s. oben S. 37f.

216. Lün. I n. 381 Z. 47; s. oben S. 43. Ueber die Fahrtverhältnisse auf dem Delvenaukanal s. oben S. 87.

Exkurs I.

Gab es vor 1390 eine Schiffsverbindung zwischen der Elbe und Mölln?

D. Schäfer möchte die erste Herstellung einer Schiffsverbindung zwischen der Elbe und dem Möllner See in die Jahre 1335 bis 1341 setzen.[1] Das geht aber aus den von ihm zum Beweise herangezogenen Quellenstellen nicht hervor. Die Urkunde Herzog Erichs vom 17. Mai 1341[2] bringt an der Stelle, die hier in Frage kommt, nur eine wörtliche Wiederholung der älteren Urkunde Herzog Johanns vom 20. März 1278.[3]

Lub. II n. 747, 1342 Sept. 7 hat fälschlich: „Se schölen ere tollen davor geven tho Möllne, und anders nergendes, (dat) dat guet to Louenborg toll frie sie.“ Hier wird allerdings bestimmt, dass das Gut auf der Fahrt zwischen Mölln und Geesthacht in Lauenburg zollfrei sein soll. Aus der Lesart des Originals, die Hans II n. 704 und Lün. I n. 406 richtig wiedergeben, wird aber ersichtlich, dass der di-

1. Schäfer, Hansestädte S. 193 Anm. 1. -- Brehmer S. 56 kommt auf Grund geographischer Erwägungen zu dem Schlusse, dass es vor 1390 keine Wasserstrasse zwischen der Delvenau und Mölln gegeben habe, während Koppmann S. 99 aus denselben Quellenstellen wie Schäfer den Schluss zieht, dass 1335 eine Wasserverbindung zwischen Artlenburg und Mölln geplant worden sei.

2. Lün. I n. 402 Z. 32.

3. Lün. I n. 126 Z. 28.

rekte Landweg zwischen beiden Orten gemeint ist. Es heisst dort: „Unde anders nerghen, dest dat ghut tho Louenborch tollenvri si.“ Danach ist Mölln nur für die Waren Zollstätte, die auf dem bisherigen Wege in Lauenburg zollfrei waren.[4]

Lün. I n. 381 Z. 47: „Worden ok de borghere mit us des to rade, dat man solt los konde overbringen“ bezieht sich nicht auf den Plan einer Wasserverbindung zwischen der Elbe und Mölln. Zwar ist es richtig, dass loses Salz bisher nur zu Schiffe ausgeführt war. Aber der Versuch sollte nicht darin bestehen, mit Schiffen von der Elbe nach Mölln zu gelangen, sondern darin, loses Salz auf Wagen dorthin zu schaffen, weil nur so die eben eröffnete Stecknitzfahrt für den Salzhandel nutzbar gemacht werden konnte.[5]

Nach unserm Bericht im Memorialbuch aber wurde nach 1354 das Salz auch in Tonnen nach den Elbumschlagsplätzen verschifft, während es nach Hamburg wie bisher in losem Zustand geschafft wurde.[6] Der Grund dafür kann

---

4. S. oben S. 46 f.

5. S. oben S. 41, 42 f.

6. Lib. mem., 1354: . . . Do vorsatte de here van Sassen . . den solttollen tho Louenborch Werner Bardewicke, und de nam den tollen up bijnnen Lüneborch van der last soltes 3 s. 4 d. undt dat archgelt gaff men tho Louenborch. Dieses Tonnensalz ging nach Lauenburg, war also nach Lübeck bestimmt. -- Lib. mem., 1359: . . . Ward eijn krijch twischen hertogen Wilhelm und dem van Sassen, dat men alle solt moste tho Hamborch tosenden durch des krijges wijllen. Do nam Werner Bardewijck den tollen vordan up tho Lüneborch, wat betunnet ward, und tho Eysslinge gaff men neijnen tollen van dem tunneden solte, dar gaff Werner Bardewijk eijn teken up. Daraus folgt: Das Tonnensalz wurde zu Schiff befördert und ging nur deshalb nach Hamburg, weil die Fahrt nach Lauenburg wegen des Krieges unmöglich war. Da es eigentlich nach Lübeck bestimmt war, unterlag es dem Lauenburger und nicht dem Eislinger Zolle. — Nachdem die alten Verhältnisse zurückgekehrt waren und der Salzzoll von Lüneburg nach Lauenburg zurückgelegt war, „vordan wat men van solte an tunnen forede an Lüneborch tho Hamborch wardes, de nam van der last 3 s. 4 d.

nur der gewesen sein, dass die Handelsstrasse nach Lübeck von Buchhorst bis Mölln nur mit Wagen benutzt werden konnte, der 1335 unternommene Versuch aber, loses Salz zu Wagen zu befördern, sich nicht als praktisch erwies. Entweder war die Stecknitz in den fünfziger Jahren des 14. Jahrhunderts schon für Schiffe fahrbar gemacht, die Tonnen in sich aufnehmen konnten, — es war, wie wir sahen, vor 1390 und wahrscheinlich bereits vor 1368 geschehen[7] — so dass man die Tonnen wieder einladen konnte, oder aber man gab die Fahrt auf der Stecknitz einstweilen auf und fuhr mit den Salzwagen gleich bis Lübeck.

Die Worte der Urkunde Lub. IV n. 519, 1390: „Dat water, dat de Delvene gheheten ys, dat dar vlut twisschen der Elve unde deme zee to Molne" berechtigen zu dem Schlusse, dass bereits vor 1390 eine Wasserverbindung zwischen dem Möllner See und der Delvenau hergestellt war. Der Plan dazu war 1350 gefasst worden: „Nos Ericus . . . promittimus per presentes, quod rivum nostrum Delvene fodi seu fossis caveri, quantumcumque et quomodocumque melius poterimus, firmiter faciemus, ita quod per eum stratam et terras spoliare volentes nullibi transire possint."[8] Dieser Graben sollte aber lediglich den Zweck haben, das lauenburgische Gebiet vor den räuberischen Einfällen aus dem Meklenburgischen zu schützen. Dass er auch der Schifffahrt dienen sollte, geht aus der Urkunde nicht hervor und ist auch sonst nicht bezeugt. Dagegen spricht doch auch

---

und gaff dem schiipmanne eijn teken an den tolner tho Eyslinge. Dar en dorfte men denne neynen tollen geven, sunder dat lose solt gaff in vorscrevener wijse. Also für Tonnensalz, das nach Hamburg ging, zahlte man den Lauenburger Zoll, eben weil es früher nur nach Lübeck gesandt worden war, für das lose nach Hamburg bestimmte Salz aber war Eislingen Zollstätte, wie es von jeher gewesen war.

7. S. oben S. 76 f.

8. Lub. II n. 975.

die Tatsache, dass der 1391 begonnene Kanal, 'novum fossatum', wie Korner[9] ihn im Gegensatz zu dem alten Landwehrgraben nennt, eine Bauzeit von sieben Jahren in Anspruch nahm und den Lübeckern grosse Arbeit und Kosten verursachte.[10]

Wir halten also daran fest, dass die älteste Schiffsverbindung zwischen der Elbe und dem Möllner See in den Jahren 1391—1398 hergestellt wurde.

9. S. 89.
10. Detmar II S. 40, 102.

Exkurs II.

Die Bedeutung Wismars für den Lüneburger Salzhandel.

Fr. Stuhr[1] hat die Ansicht vertreten, der Wohlstand der Hansestadt Wismar während des 14. Jahrhunderts habe zum grossen Teil auf dem Zwischenhandel mit dem Lüneburger Salze beruht. In Wismar sei es von den andern Ostseestädten gegen die eigenen Erzeugnisse eingetauscht. Eine Aenderung sei erst eingetreten durch die Errichtung des Stecknitzkanals von Seiten der rührigen Nachbarstadt Lübeck. Die 1398 eröffnete Stecknitzfahrt habe in kurzem infolge des billigeren Transportes zu Wasser den Salzhandel ganz an sich gezogen. Diese Auffassung beruht offenbar auf den Darlegungen einer Instruktion des Lüneburger Syndikus Husanus an die Gesandten seiner Stadt, die mit Wismar über die Herstellung einer Wasserverbindung zwischen der Elbe und Wismar verhandeln sollten.[2]

Husanus beruft sich in seiner 1577 verfassten Schrift auf Annalen und alte Geschichten. Seine Quelle scheint Reimar Kock gewesen zu sein, der 1549[3] folgendermassen über

1. Der Elbe-Ostsee-Kanal zwischen Dömitz und Wismar: Jahrbücher d. Ver. f. mekl. Gesch. u. Alt.-Kunde 1899 S. 193f. In einer brieflichen Auskunft, die Herr Archivrat Dr. Stuhr die Freundlichkeit hatte, mir zu geben, hat er auch die Meinung vertreten, dass die Hauptausfuhrhäfen für das Lüneburger Salz im 14. Jahrhundert Lübeck und Hamburg waren, dass daneben aber auch für Wismar der Salzhandel von Bedeutung war.

2. Eine Abschrift der Denkschrift im Donat. S. 164f.

3. Grautoff I S. XXXVI.

diese Dinge schreibt: Der Stecknitzkanal hat der Stadt Lübeck grossen Vorteil gebracht. Denn seit seiner Eröffnung wurde es üblich, das Salz in Tonnen zu verpacken und nach Gewicht zu verkaufen, während es zuvor nach Wismar gefahren und scheffelweis verkauft wurde, so dass der Kaufmann sich besondere Tonnen dazu hatte verschaffen müssen, was der Gast, der es aus Lübeck holte, nicht nötig hatte. So kamen die Kaufleute aus allen Ländern und Reichen nach Lübeck wegen des Vorteils beim Salzkauf. Hierdurch in erster Linie sank der Handel in Wismar; denn vor dieser Zeit fand hier der Salzmarkt statt. Von Lüneburg nämlich wurde das Salz nach Boizenburg und von dort zu Wagen nach Wismar gefahren. Es beweisen noch die Niederlagen auf der meklenburgischen Strasse, in denen man das Salz verkauft hat, sowie die Hafen- und Kanalanlagen, was man da alles mit Salz zu tun gehabt hat. Ferner haben die Wismaraner Salzhändler Boizenburg, das zuvor ein offener Ort gewesen, mit einer Mauer umgeben lassen, um dort des Nachts sicher vor Strassenräubern schlafen zu können.[4]

Dieser Bericht des Reimar Kock enthält Uebertreibungen und tatsächliche Unrichtigkeiten: Das Salz wurde schon Jahrzehnte vor dem Bau des Delvenaukanals in Tonnen nach Lübeck geschafft, schon 1360 haben wir ein Zeugnis, dass der Salzverkauf nach Gewicht gefordert wurde.[5] An dem Hansetage vom Jahre 1420, auf dem man darüber beschloss, nahm auch Wismar teil.[6] Infolgedessen finden wir in den nächsten Jahren in seinen Bürgersprachen die Verordnung, dass das Salz nur nach Gewicht verkauft werden dürfe.[7] Die Einrichtungen auf der meklenburgischen Strasse, von denen Reimar erzählt, gehn offenbar erst auf Privilegien

4. Grautoff I S. 493.

5. Archiv für die Geschichte Liv-, Esth- u. Kurlands, hrgg. von F. G. v. Bunge III S. 86. (Dorpat, Reval 1842ff.)

6. HR. I 7 n. 267.

7. Techen S. 311 § 19, 1424, u. a.

aus den Jahren 1412 und 1430 zurück,[8] während Stadtmauern Boizenburgs schon 1323 bezeugt sind.[9]

Direkte Handelsbeziehungen zwischen Wismar und Lüneburg sind für die ältere Zeit nur in vereinzelten Fällen nachzuweisen. Das Lüneburger Stadtbuch, das die Listen der Neubürger von 1289 bis 1397 enthält, führt darin nur einmal, 1292, einen 'Mercator de Wismer' auf,[10] während an allen dort verzeichneten Geschäften Wismar keinen Anteil hat. Auch im Wismaraner Stadtbuch kommt der Familienname Lüneburg nur einmal, 1278—1282, vor.[11] Beziehungen zur Saline lassen sich nur bei einem Bürger feststellen, der zweimal im Jahre 1293 Salzrenten kauft.[12] Auch die Zollrolle von 1340, die eine grosse Anzahl von Besuchern der Saline nennt, führt die meklenburgische Stadt nicht mit auf.

Der Widerspruch, den Meklenburg 1402 gegen die Errichtung des Kanals erhob, wurde begründet durch den Hinweis auf den dem Zoll und der Strasse zu Boizenburg erwachsenden Schaden.[13] Denn die neue Wasserstrasse zog die gesamte Salzausfuhr nach Lübeck, die bisher auch Boizenburg als Umschlagsplatz benutzt hatte, an sich. Auch der direkte Salzverkehr nach Wismar wird dadurch eingeschränkt worden sein, weil Wismar jetzt, wie urkundlich feststeht,[14] seinen Bedarf aus Lübeck bezog. Der Handel aber, der der Versorgung des salzarmen Herzogtums galt,[15] wird in seinem alten Umfange bestehen geblieben sein. Denn 1412

---

8. Hans. V n. 1071; VI n. 874.
9. Mekl. VII n. 4457.
10. StB. 2, 26.
11. Mekl. II n. 1476.
12. Mekl. III n. 2233, 2244.
13. Lub. V 2 n. 645.
14. Lub. VII n. 74, 1427.
15. Ueber die Meklenburger Salinen s. Jhrb. d. Ver. f. mekl. Gesch. u. Alt.-Kunde 1846 S. 97—169.

wurde den Lüneburgern erlaubt, Niederlagen in Meklenburg zu errichten, in denen man Salz niederlegen könne,[16] natürlich um es dort zu verkaufen, wie Reimar Kock bezeugt.[17] Zollstätten sollten Boizenburg und Mühleichsen sein; wollte man das Salz weiter nach Wismar fahren, noch Gadebusch.[16]

Man wird also den Bericht Reimar Kocks dahin richtig stellen können: Ein Salzhandel von Lüneburg nach Wismar fand während des 14. Jahrhunderts statt,[18] lag aber zum grossen Teile in den Händen der Bürger Boizenburgs, die in der Zollrolle von 1340 unter den Salzhändlern aufgeführt werden.[19] Ob daneben auch Wismaraner selbst als Salzkäufer nach Lüneburg gekommen sind, erscheint fraglich, da sich direkte Beziehungen zwischen den beiden Städten kaum nachweisen lassen. Als Salzausfuhrhafen für die Ostseeländer konnte sich Wismar mit Lübeck keineswegs messen, und es erscheint ausgeschlossen, dass der Salzhandel für die Stadt von solcher Bedeutung war, dass, als er ihr durch Errichtung des Delvenaukanals gänzlich entzogen wurde, ihr Wohlstand dadurch wesentlich zurückging.

Erst als Lüneburg infolge des ausschlaggebenden Einflusses, den Lübeck auf die Schiffahrt des Delvenaukanals

---

16. Hans. V n. 1071; Lib. mem. S. 62ff.

17. Grautoff I S. 493.

18. Das geht schon aus folgender Stelle der Urkunde von 1412 hervor (Lib. mem. S. 62ff.): Vortmehr we tho Boyseneborch tho kump und vorth nha der Wyssmer will, de schall darsulvest tho Boyseneborch geven van deme gantzen tollen, deme dar plach tho gevende, geden halven tollen und den halven tollen tho Molenexen .... Sundergen van der last soltes dar me to Boyseneborch vore geven scholde tho tollen veer schillinge, dar schal men darsulvest men thwe schillinge geven und tho Molenexen men thwe schillinge. ... Und tho Boyseneborch wedder bliven nah alse vore plach to wesende, van der last soltes men veer schillinge tho gevende, wanne dat solth to Gadebusch und tho der Wyssmer voret. (Annalen der Braunschweig-Lüneburgischen Churlande, hrgg. von Jacobi und Kraut I 1 S. 75f. (Hannover 1787).

19. ZR. § 30.

ausübte, befürchten musste, in dauernde Abhängigkeit von der mächtigen Stadt zu geraten, und durch deren Versuche, sich durch die Wasserverbindung mit der Elbe neue Absatzgebiete in Oberdeutschland zu verschaffen, seine Stapelgerechtigkeit bedroht sah, fasste es den Plan, Wismar an Stelle Lübecks zum Ausfuhrhafen für sein Salz zu machen.[20] Die darauf zielenden Privilegien, die der Rat hinsichtlich der Herstellung einer Wasserstrasse zwischen der Elbe und Wismar in den Jahren 1412[21] und 1430[22] von den meklenburgischen Herrn erhielt, liessen sich aber nicht verwirklichen, und so blieb die Travestadt der Salzmarkt für die Ostseeländer.[20]

20. Stuhr a. a. O. S. 194 f.
21. Hans. V n. 1071.
22. Hans. VI n. 874.

Lüneburg, Stadtarchiv.

Liber memorialis Blatt VI v°—IX.

Watt unde wovele men to tollen geven scall van deme solte, unde we de jennen sin, de des tollen anich unde vrijg sin.

Anno domini millesimo tricentesimo quadragesimo, in vigilia beatorum apostolorum Simonis et Jude [1340 Okt. 27], actum fuit istud videlicet:

§ 1. Quod omnes burgenses civitatis Luneborgh dant de quolibet choro salis 7½ d. preter sall, quo indigent ad utilitatem coquine illorum, nam hoc est quitum et solutum de omni theolonio. Et si aliquis civium Luneburgensium in civitate esset vector, ille dat unum denarium pro curru et 7½ d. pro choro salis. Et ille d. debetur sancto Michaeli. Etiam si aliquis civium Luneburgensium deduceret sall vel deportaret cum nave, tunc temporis dat pro nave, que dicitur kane, duos d. Et illi debentur sancto Michaeli. Etiam si aliquis civium Luneburgensium deportaret sall cum nave, que dicitur soltkane, que navis fuisset hospitis alicuius, hic civis daret 20 d. pro theolonio. Etiam si hospes deportaret sall per navem alicuius civis Luneburgensis, ille hospes daret 20 d. pro theolonio.

§ 2. Sciendum, quod burgenses de Ulszen dant pro choro salis 7½ d. et unum d. pro curru. Et ille d. debetur beato Michaeli. Etiam pro 2 zus salis 1 ass. et pro tribus zus salis integrum nummum et pro quolibet zacco 1 d., ita videlicet, quod unus vir illum saccum possit ferre in collo suo.

§ 3. Sciendum, omnes de Bodendyke dant simile theolonium ut burgenses de Ulszen, nec minus nec maius.

§ 4. Item sciendum, omnes de Clentze dant 5 d. pro curru et 7½ pro choro salis, ita videlicet, quod semper sancto Michaeli fiet 2½ d. pro curru, qui sit de Clentze supradicto.

§ 5. Item Slavi, Drevene qui dicuntur, et Slavi domini ducis de Luneborgh dat theolonium, hoc scilicet, pro 2 zus 1 ass. et pro tribus integrum nummum et pro sacco 1 d.

§ 6. Etiam sciendum, quod omnes cives de Wittingk dat 8 d. pro curru et pro choro salis 7½ d. et pro 2 zus unum ass. et pro tribus zus integrum nummum et pro sacco unum d., quem unus vir possit deportare in collo suo.

§ 7. Item sciendum, quod omnes de Dalemborgh dant unum d. pro curru et 7½ d. pro choro salis, et ille debetur sancto Michaeli, et pro 2 zus salis 1 ass. et pro 3 zus integrum nummum et pro sacco 1 d., quem unus vir possit portare in collo suo.

§ 8. Item burgenses de Danneberge dant pro curru 1 d. et pro choro salis 7½ d. et pro 2 zus 1 ass. et pro 3 unum integrum d. et pro quolibet sacco, quem unus vir possit ferre in collo suo, unum denarium.

§ 9. Item omnes burgenses de Lucchouwe dant 8 d. pro curru et 7½ d. pro choro salis et pro 2 zus 1 ass. et pro 3 zus unum integrum nummum et pro sacco, quem unus vir possit ferre, 1 d. Et si predicti burgenses de Lucchouwe deportarent allec cum sale, similiter tunc dant 4 d. ad plateam pistorum et 4 d. sancto Michaeli. Et si predicti cives deportarent de salina cum sacco et permitterent in curru et deportarent, tunc non darent theolonium curruum, ita videlicet, quod si obtinerent sall predictum in sacco. Si autem extraherent sall et deponerent in pannum currus et sic deportarent, tunc theolonium curruum darent, scilicet 8 d. Sciendum est omnibus, quod quicunque et de quocunque loco qui deportarent sall de salina cum sacco et sic in sacco dimitteret et staret in curru et deportaret, sale manente in sacco, tunc non daret theolonium currus; si autem extraherent sall de sacco et funderent in pannos curruum et deportarent, tunc darent theolonium 8 d.

§ 10. Item omnes de Hitzacker dant sicut illi de Luchouwe pro curru 8 d. et pro choro salis 7½ d. et pro 2 zus 1 ass. et pro 3 zus unum nummum et pro sacco, quem unus vir possit ferre, 1 d. Etiam si isti cives deportarent sall de salina cum sacco sale manente in sacco in curru, tunc non dabunt theolonium, sed si deponunt et fundunt ad pannos currus, tunc dabunt theolonium 8 d.

§ 11. Item de Domnisse omnes et etiam omnes extra Albeam vel trans Albeam morantes dant 8 d. pro curru et pro choro salis 7½ d. et pro 2 zus 1 ass. et pro 3 1 d. et sub tali theolonio sicut illi de Hitzacker cum omni jure.

§ 12. Item omnes cives de Erteneborgh dant theolonium semper unum d. pro curru, 7½ pro choro salis et pro 2 zus unum ass. et pro 3 unum d.

§ 13. Item omnes villani de Walszrode et omnes villani de Rethem dat pro 2 zus 1 ass. et pro 3 unum d. et pro sacco unum nummum.

§ 14. Item omnes familiares, sive milites sive famuli, domini ducis non dant theolonium morantes in terra.

§ 15. Item Slavi sive Teutonici illorum de Medinge et illorum Groten non dat theolonium.

§ 16. Item omnes, qui dicuntur Cluvere, habent 48 zus salis in salina Luneburgensi, de quibus non dat theolonium: si autem plus emerent, tunc dabunt theolonium.

§ 17. Sciendum, quod omnia claustra in terra ducis de Luneborgh non dant theolonium; alia omnia dant.

§ 18. Item omnes canonici Verdensis ecclesie non dant theolonium, sed cives Verdenses dant theolonium, pro curru 8 d., pro choro salis $7\frac{1}{2}$ d. et pro 2 zus 1 ass., pro 3 1 d., pro sacco, qui potest ferri, unum d.

§ 19. Item claustrum de Hertzevelde dat solidum pro choro salis et pro nave 16 d., que proprie dicitur soltkane, et si deportat sall cum curru, 8 d. et $7\frac{1}{2}$ d. pro choro salis.

§ 20. Item apud Buxtehude claustrum dat 1 solidum pro choro salis.

§ 21. Item claustrum Reynevelde habet 30 choros salis in salina Luneburgensi, de quibus non dant theolonium, et si plus de sale emerent, tunc dabunt theolonium.

§ 22. Item omnes canonici Bardewicenses et Ramesloenses non dant theolonium.

§ 23. Item omnes presbiteri in terra ducis de Luneborgh et omnes clerici, quiqui sunt, non dant theolonium.

§ 24. Item omnes cives de Buxtehude dant solidum pro nave et s. pro choro salis.

§ 25. Item omnes de Vriborgh dant 1 s. pro choro salis et 1 s. et 16 d. pro nave.

§ 26. Item omnes de Stade dant 1 s. pro choro salis et 16 d. pro nave.

§ 27. Item omnes de civitate Hamborgh dant 20 d. pro nave, que dicitur soltkane, et 16 d. pro nave, que dicitur ek, et $7\frac{1}{2}$ d. pro choro salis.

§ 28. Item omnes de Lubeke civitate dant 20 d. pro nave, que dicitur kane, et 16 d. pro nave, que dicitur ek, et $7\frac{1}{2}$ d. pro choro salis.

§ 29. Item omnes de Itzeho dant 20 d. pro nave, que kane dicitur, pro nave, que ek dicitur, 16 d. et $7\frac{1}{2}$ d. pro choro salis.

§ 30. Item omnes cives de Boytzenborgh dant 20 d. pro nave, que dicitur kane, et 16 pro ek et $7\frac{1}{2}$ d. pro choro salis.

§ 31. Item omnes cives de Honover dant 8 d. pro curru et $7^1/_2$ pro choro salis.

§ 32. Item si aliquis hospes de merica, sive in terra sive extra morans, et si sall in carruca deportaret, hic dat pro curru 4 d. et pro choro salis $7^1/_2$ et pro dimidio choro salis 4 d.

§ 33. Sciendum, secundum preces aliquorum omnes factores sportarum non dant theolonium, nam dominus dux hoc admisit. Et si quis debitum theolonium non daret, sicut scriptum est, hic emendaret novies pro excessu.

§ 34. Sciendum, quod si aliquis emeret unum chorum salis et si veniret ad arenam et si essent ultra chorum salis 4 vel sex chori, qui proprie dicuntur schepell, tunc non dat theolonium, nisi pro choro salis, et si emeret dimidium chorum in salina et faceret deportari cum curru, tunc daret integrum theolonium. Et si aliquis veniret cum curru et sumeret vel emeret chorum salis, tunc daret 8 d. pro curru et $7^1/_2$ pro choro salis, et si acciperet $1^1/_2$ chorum salis, tunc daret 8 d. pro curru, $11^1/_2$ d. pro $1^1/_2$ choro salis.

Druck von Emil Ebering, Berlin NW. 7, Mittelstr. 29.

Historische Studien.

35. Schmeidler, Dr. B., Der dux und das comune Venetianum von 1141—1229 Mk. 2,80
36. Schütze, Dr. P., Die Entstehung des Rechtssatzes: Stadtluft macht frei Mk. 3,20
37. Gräbert, Dr. K., Erasmus von Manteuffel, der letzte katholische Bischof von Kammin (1521—1544) Mk. 2,40
38. Batteiger, Dr. J., Der Pietismus in Bayreuth Mk. 4,50
39. Roloff, Dr. G., Probleme a. d. griechischen Kriegsgeschichte Mk. 4,80
40. Dettmering, Dr. W., Beiträge zur älteren Zunftgeschichte der Stadt Strassburg Mk. 3,60
41. Grabner, Dr. A., Zur Geschichte des zweiten Nürnberger Reichsregimentes Mk. 3,—
42. Scheffer-Boichorst, Prof. Dr. P., Gesammelte Schriften. I. Bd. Kirchengeschichtliche Forschungen. Mit einem Bilde des Verf. und einer Schilderung seines Lebens Mk. 7,50
43. Scheffer-Boichorst, II. Bd. Ausgewählte Aufsätze und Besprechungen. Mit einem Verzeichnis der Veröffentlichung des Verf. und einer Uebersicht von Regesten-Beiträgen Mk. 7,50
44. Pfeiffer, Dr. Ernst, Die Revuereisen Friedrichs des Grossen Mk. 4,80
45. Lehmann, Dr. A., Johann ohne Land Mk. 6,80
46. Heil, Dr. A., Die politischen Beziehungen zwischen Otto dem Grossen und Ludwig IV. von Frankreich (936—954) Mk. 3,—
47. Schmidt, Dr. E., Deutsche Volkskunde im Zeitalter des Humanismus und der Reformation Mk. 3,—
48. Keller, Dr. E., Alexander der Grosse nach der Schlacht bei Issos bis zu seiner Rückkehr aus Aegypten Mk. 2,—
49. Meyer, Staatsarchivar a. D. Dr., Preussens innere Politik in Ansbach und Bayreuth in den Jahren 1792—1797 Mk. 6,—
50. Fellner, Dr. R., Die fränk. Rittersch. von 1495—1524 Mk. 8,—
51. Wolf G., Kurköln im 16. Jahrhundert Mk. 9,—
52. Sternfeld, Prof Dr. R., Der Kardinal Johann Gaëtan Orsini. (Papst Nikolaus III.) 1244—1277 Mk. 10,—
53. Krabbo, Privatdozent Dr. H., Die ostdeutschen Bistümer, bes. ihre Besetzung, unter Kaiser Friedrich II Mk. 4,—
54. Platzhoff, Dr. Walter, Die Theorie von der Mordbefugnis der Obrigkeit im XVI. Jahrhundert. 2,80
55. Brader, Dr. D., Bonifaz von Montferrat, bis zum Antritt der Kreuzfahrt (1202) Mk. 8,50
56. Moeller, Privatdozent Dr. Ernst von, Aymar du Rivail. Der erste Rechtshistoriker. Mk. 2,80
57. Bahrs, Dr. K., Friedrich Buchholz. Ein preussischer Publizist. 1768—1843 3,20
58. Wischnitzer, Dr. M., Die Univ. Göttingen und die Entwicklung der lieberalen Ideen in Russland im ersten Viertel des 19. Jhs. Mk. [illegible]
59. Gerlich, Dr. Fritz, Das Testament Heinrichs VI. (Versuch einer Widerlegung.) Mk. [illegible]
60. Promnitz, Dr. K., Bismarcks Eintritt in das Ministerium Mk. 6,00
61. Hösl, Dr. Ig., Kardinal Jacobus Gaietani Stefaneschi Mk. [illegible]
62. Günter, Prof. Dr. H., Die Habsburger-Liga 1625—1635. Briefe und Akten aus dem General-Archiv zu Simancas. Mit Unterstützung der Kgl. Preuss. Akademie der Wissenschaften Mk. 14,50